

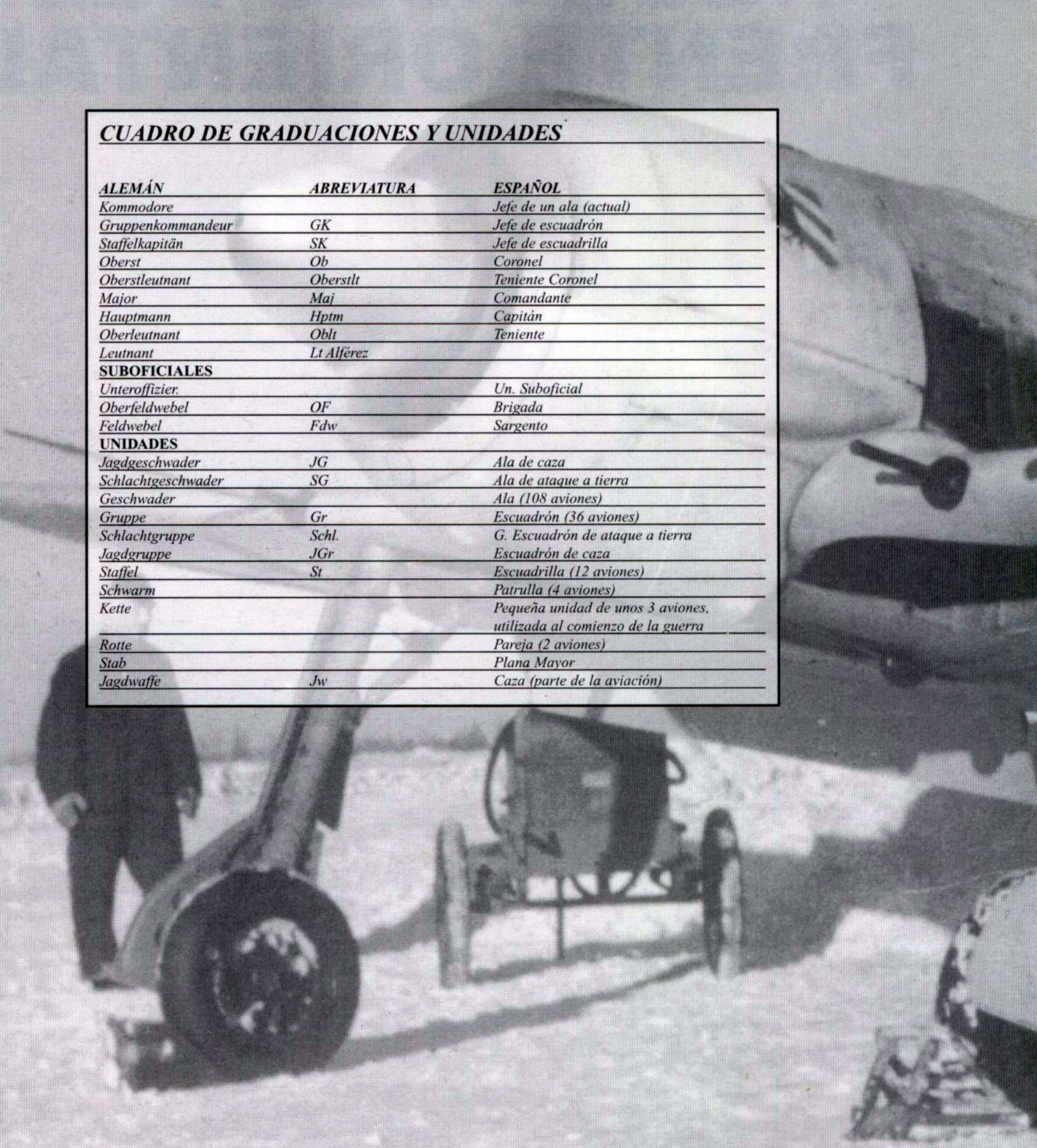
FOCKE-WULF FW 190 LOS ASES DEL FRENTE ORIENTAL

Iain Wyllie

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

EL FOCKE-WULF FW 190 Y LOS ASES DEL FRENTE ORIENTAL



CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES

ALEMÁN	ABREVIATURA	ESPAÑOL
Kommodore		*Jefe de un ala (actual)*
Gruppenkommandeur	*GK*	*Jefe de escuadrón*
Staffelkapitän	*SK*	*Jefe de escuadrilla*
Oberst	*Ob*	*Coronel*
Oberstleutnant	*Oberstlt*	*Teniente Coronel*
Major	*Maj*	*Comandante*
Hauptmann	*Hptm*	*Capitán*
Oberleutnant	*Oblt*	*Teniente*
Leutnant	*Lt Alférez*	
SUBOFICIALES		
Unteroffizier.		*Un. Suboficial*
Oberfeldwebel	*OF*	*Brigada*
Feldwebel	*Fdw*	*Sargento*
UNIDADES		
Jagdgeschwader	*JG*	*Ala de caza*
Schlachtgeschwader	*SG*	*Ala de ataque a tierra*
Geschwader		*Ala (108 aviones)*
Gruppe	*Gr*	*Escuadrón (36 aviones)*
Schlachtgruppe	*Schl.*	*G. Escuadrón de ataque a tierra*
Jagdgruppe	*JGr*	*Escuadrón de caza*
Staffel	*St*	*Escuadrilla (12 aviones)*
Schwarm		*Patrulla (4 aviones)*
Kette		*Pequeña unidad de unos 3 aviones, utilizada al comienzo de la guerra*
Rotte		*Pareja (2 aviones)*
Stab		*Plana Mayor*
Jagdwaffe	*Jw*	*Caza (parte de la aviación)*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 24

EL FOCKE-WULF FW 190 Y LOS ASES DEL FRENTE ORIENTAL

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Tras haber asestado un golpe mortal al motor de un Il 2 que volaba rozando la nieve, el Lt. Walter Nowotny, ***Staffelkapitän*** **de la 1ª/JG 54, se dispone a atacar a un segundo** ***Stormovik*** **sobre las llanuras cubiertas de nieve próximas a Krasnogvardeisk en febrero de 1943. El Fw 190A-4, un arma letal en manos de un** ***Experte*** **del calibre de Nowotny, causó una enorme impresión en los tripulantes de los aparatos soviéticos durante su primer invierno en el frente ruso.** ***(Ilustración de portada realizada por Iain Wyllie)***

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Editor jefe: Juan Ramón Azaola

Basado en: *Focke-Wulf Fw 190 Aces of the Russian Front*
Texto original en inglés: John Weal
Traducción: Carlos G. Antoranz
Ilustración de portada realizada por Iain Wyllie
Figuras de aviones realizadas por John Weal
Figuras de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRITED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-384-0
D.L.: M 11593 - 2000

ÍNDICE

EXEUNT OMNES

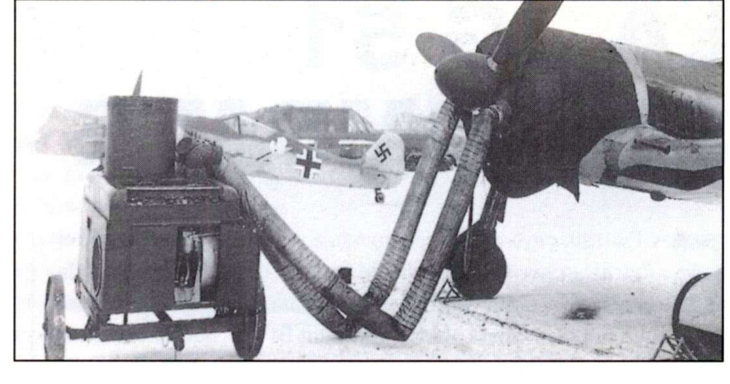
Martes, 8 de mayo de 1945. El último día de la guerra en Europa amanecía claro y radiante al alzarse lentamente el sol sobre el Báltico central. Aquella mañana no había siquiera trazas de la neblina baja matinal que en esta misma zona solía cubrir mar y tierra, y que tanto había estorbado a la Luftwaffe en sus primeros ataques contra Polonia seis largos años atrás.

A la pálida luz del amanecer, volando hacia el norte a lo largo de las rutas marítimas costeras y dejando atrás la península de Courland, los tres hombres que tripulaban un solitario avión soviético de reconocimiento marítimo se sentían confiados, seguros de que tendrían pocas dificultades para localizar e informar de la posición de la mayor parte, si no de todos, de los grandes convoyes (cada uno compuesto por al menos sesenta pequeñas unidades navales y pequeños barcos de pasajeros) que se sabía se estaban reuniendo frente a las costas de Libau y Windau. La presencia de estos barcos en aguas tan alejadas de la retaguardia del avance del ejército ruso representaba un último intento desesperado de evacuar a la mayor cantidad posible de las decenas de millares de personas, entre militares y refugiados civiles, que seguían llegando a miles a las dos últimas ciudades portuarias de la península que estaban todavía en manos alemanas. Una vez localizados, serían los escuadrones de bombarderos en picado y de lanzatorpedos de la Flota Roja del Báltico los encargados de asegurarse de que pocos, si es que alguno lo conseguía, de aquellos barcos críticamente sobrecargados, y sus cargamentos humanos, escapasen hacia el Oeste para alcanzar la se-

Un "nuevo" Fw 190A-4 del II/JG54 junto a un Bf 109G en Siverskaya a principios de 1943. El carenado del fuselaje ha sido retirado para permitir a los esforzados "Hombres de negro" acceder al montaje gemelo de ametralladoras MG 17 de 7,9 mm alojadas entre el motor BMW y la cabina. A pesar de haber estado en el frente sólo durante algunas semanas, la capa de pintura blanca del avión está ya severamente deteriorada, especialmente alrededor del capot y de las toberas de escape.



guridad de la Bahía de Kiel y otros santuarios similares situados a lo largo de la costa de Schleswig-Holstein, ahora en poder de los británicos.

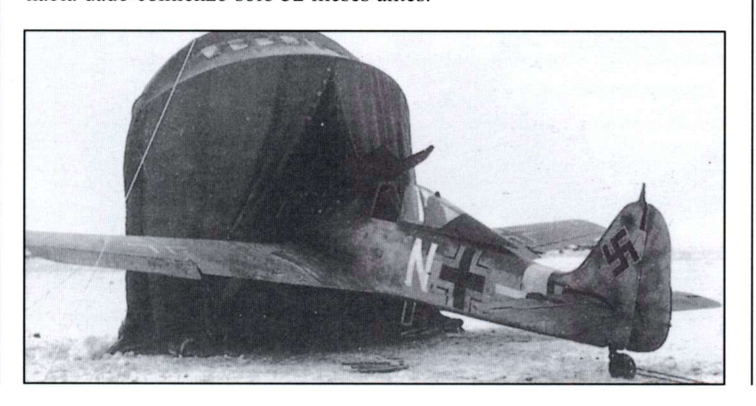


Pero tan concentrados estaban los tres tripulantes del bombardero ruso escrutando la superficie del mar bajo su avión, que no percibieron un par de minúsculas motas negras que aparecieron por estribor sobre el disco del sol naciente. En cuestión de segundos los cazadores se habían convertido en cazados, ya que a esos dos pequeños puntos les surgieron alas y terminaron materializándose en las inconfundibles siluetas frontales de cazas de motor radial.

El aparato que iba en cabeza abrió fuego desde la distancia máxima. En lugar de descender en picado para escapar, el piloto ruso optó simplemente por aumentar su velocidad y esto sería un error fatal. Una segunda ráfaga de disparos de cañón se incrustó en su motor derecho. Sólo entonces se decidió a buscar la ahora dudosa protección del vuelo rasante.

Volando a poco más de dos metros sobre las crestas de las olas y con el observador y el ametrallador trasero esparciendo una espesa cortina de disparos de ametralladora, el Petlyakov de color verde oscuro inició un viraje para dirigirse hacia la seguridad de tierra firme. Pero el resplandor del sol reflejado en el giro de la hélice del único motor que le funcionaba traicionó el nuevo rumbo del ruso tan infaliblemente como cualquier estela de vapor. Una pasada más del caza que iba en cabeza, atacando sin piedad en picado, hizo que se precipitase en el mar. El Pe-2 desapareció en las aguas en medio de un torbellino de espuma, llevándose consigo al comandante Grigori Davidenko y al observador, comandante Grashchev – ambos Héroes de la Unión Soviética – junto con su anónimo ametrallador.

Los dos cazas Fw 190A-8, pertenecientes al II/JG 54, pusieron de nuevo rumbo al Oeste hacia Kiel, donde se entregarían a los británicos. Al derribar aquel desafortunado Petlyakov, no sólo habían conseguido entre ambos la última de las casi 9.500 victorias obtenidas por su *Geschwader* de procedencia, sino que además, sin duda, habían logrado una de las últimas victorias de la Luftwaffe en la II Guerra Mundial. Con ella también escribieron la palabra fin en la saga del caza Focke-Wulf, una saga que había dado comienzo sólo 32 meses antes.



Arriba y abajo.
Éste era el aspecto de un Fw 190F "bien-vestido" en lo más crudo del invierno. Sólo unos pocos afortunados disponían de carrillos de calefacción y tiendas de campaña. Estos artefactos se solían reservar para los aviones a los que era preciso efectuar el mantenimiento a cielo abierto, ya que, en lo más crudo del invierno, las condiciones eran demasiado duras para que los "hombres de negro" trabajasen en el exterior durante cualquier período de tiempo. Obsérvese que el "N Blanco" lleva pintada la parte inferior de la cruz del fuselaje en un tono adecuado, aunque el efecto general queda algo estropeado por los colores de los emblemas de la *Staffel*.

LA JG 51 EN COMBATE

El Fw 190, cuyo origen se remonta a un encargo emitido por el *Reichsluftfahrtministerium* (Ministerio del Aire alemán) a la fábrica de Focke-Wulf en Bremen para fabricar un caza monoplaza que complementase al Messerschmitt Bf 109, que entonces entraba en servicio, estuvo a punto de malograrse antes de nacer. Se suscitaron fuertes presiones tanto en el RLM como en el Estado Mayor de Operaciones de la Luftwaffe que argumentaban que el magnífico e invencible 109 de Willi Messerschmitt no tenía necesidad de semejante programa de apoyo. Al final, tras presentar varios diseños alternativos que utilizaban motores en línea refrigerados por líquido, concepto entonces muy de moda en Europa, el futuro del Fw 190 no quedó asegurado hasta que el jefe de diseño de Focke-Wulf, *Dipl-Ing* Kurt Tank, empezó a abogar en favor de una configuración radicalmente distinta basada en un potente motor radial BMW de 14 cilindros refrigerado por aire. Resulta irónico que el único nuevo caza introducido a cualquier escala por la Luftwaffe durante la guerra que obtuvo un éxito completo debiese su existencia no a sus propios méritos –que sin embargo resultarían ser excelentes– sino a los temores por parte del Departamento Técnico del RLM de que la producción y los plazos de entrega de los motores de los Bf 109 podían ser puestos en peligro si también tenían que servir de planta motriz para un segundo caza.

La primera unidad con base en Rusia seleccionada para ser reequipada con el Fw190 fue el I/JG 51, la primera Ala del 51º Grupo de "Mölders". Felizmente ignorantes de los contratiempos que habían rodeado los comienzos del caza, los pilotos de la unidad recibieron la orden de trasladarse a la retaguardia para la transformación al Fw 190 como un bien ganado respiro del frente ruso, y una, aunque breve, bien recibida oportunidad para regresar a la patria. El I./JG 51, cuya historia se remontaba al I/JG 135 –un *Jagdgruppe* activado originalmente en Bad Aibling, en Baviera, el 1 de abril de 1937– había participado desde entonces en las invasiones de Francia y de los Países Bajos, así como en la Batalla de Inglaterra antes de trasladarse al Este a finales de mayo de 1941, junto con el grueso de la potencia ofensiva de la Luftwaffe, en preparación de la invasión de la URSS. Tras haber dado por desaparecidos en el mes de julio a dos pilotos, ambos de la 2ª *Staffel*, la tercera pérdida del *Gruppe* en aquel teatro de operaciones había sido la

El mecánico jefe Un. Rommer inspecciona "su" Fw 190 que regresó a Siverskaya de una misión a mediados de 1943 con las culatas de dos cilindros de su motor BMW completamente destrozadas por el fuego terrestre soviético. A pesar de los graves daños causados en el motor, el piloto regresó sano y salvo y fue capaz de realizar un aterrizaje sobre tres puntos perfectamente rutinario.



del *Gruppenkommandeur*, Hptm. Hermann-Friedrich Joppien, un as con 70 victorias en su haber condecorado con la Cruz de Caballero con Hojas de Roble, que perdió la vida en el Sector Central al suroeste de Moscú el 25 de agosto de 1941. Ahora, 12 meses y tres *Kommandeure* después, el I/JG 51 estaba todavía en el Sector Central haciendo frente a una nueva contraofensiva apoyada por primera vez por los Lavochkin La-5 y los Yakovlev Yak-7B, superiores ambos en prestaciones a los cansados Bf 109F del *Gr.* Fue en el punto álgido de esta crisis cuando el I/JG 51, bajo el mando del Hptm. Heinrich Krafft, fue retirado del frente y trasladado a Jesau, cerca de Königsberg, para su transformación al Fw 190A-3.





Como un "sapo con esquís acuáticos", – dos Fw 190 se mueven en medio de la nieve a medio derretir producida por el deshielo primaveral a principios de 1943. Al estar desprovistos de distintivos de Staffel o Gruppe, es difícil asegurar exactamente a quién pertenecen estos Fw 190A-4–. Si se tratase de aparatos de la JG 51 las fotografías estarían tomadas en Orel, pero si perteneciesen a la JG 54, el lugar donde se tomaron las fotos probablemente sería Krasnogvardeisk. Obsérvese el Fw 190 pintado de color gris/blanco que está estacionado detrás del "10 Blanco".

El 6 de septiembre de 1942, el día en que el I/JG 51 regresó al Frente Ruso, era también la víspera de la última ofensiva alemana en Stalingrado. En un plazo de 24 horas el estratégicamente vital aeródromo de Gumrak había sido capturado, las fuerzas alemanas estaban abriéndose paso a través de los suburbios exteriores de la ciudad y el General soviético Andrei Yeremencko había retirado su cuartel general avanzado a la otra orilla del río Volga. A lo largo de los cuatro meses siguientes, los combates a vida, y finalmente a muerte, del 6º Ejército de Von Paulus, atacando primero y después atrapado entre las ruinas de Stalingrado por el resurgir de los rusos, iban a ensombrecer todos los demás sucesos del frente oriental.

Alejado de la batalla que se estaba librando en el Sur, el I/JG 51 fue asignado inicialmente al Sector Norte del frente, realizando misiones de *Freie Jagd* (literalmente "caza-libre") a cargo de unidades tipo *Schwarm* y *Rotte*, desde Lyuban al sureste de Leningrado, para aclimatarse al Fw 190. Sin embargo, pocos días después fueron trasladados al sur del lago Ilmen para proporcionar cobertura aérea al vulnerable cuello de botella que servía de ruta de abastecimiento a la bolsa de Demyansk.

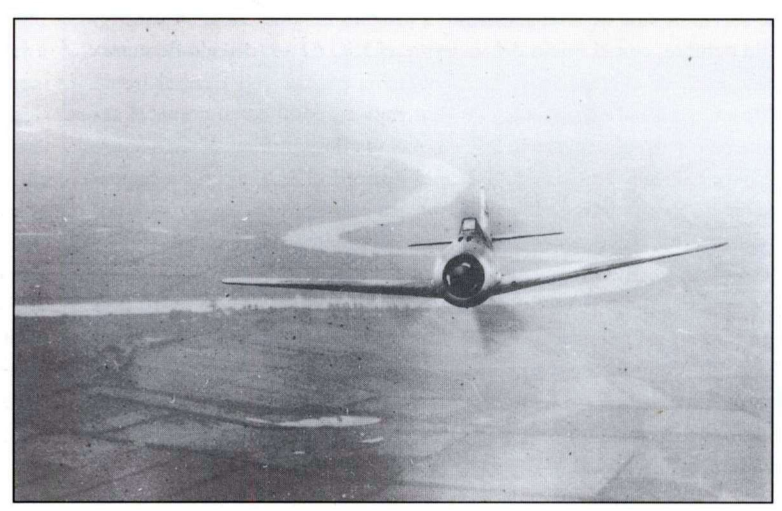
En octubre, con el inicio del invierno, el I/JG 51 se trasladó de nuevo al sur, esta vez al saliente de Rzhev-Vyazma en el Sector Central frente a Moscú. Al igual que la bolsa de Demyansk 200 millas al norte, el saliente de Rzhev-Vyazma se había originado también –aunque a mayor escala – por núcleos de resistencia, grupos de tropas alemanas que se habían mantenido firmes frente a la contraofensiva rusa de la primavera anterior. Aquí iba a ser donde comenzase de verdad la guerra para el Fw 190 en el frente oriental.

Mientras tanto el II/JG 51, al mando del Hptm. Grasser, se había retirado a Jesau para convertirse en la segunda unidad que sería dotada con el Fw 190. Sin embargo, su período de transformación fue bruscamente interrumpido cuando se recibió la noticia de los desembarcos aliados en el noroeste de África. Como parte de la respuesta de la Luftwaffe a esta amenaza, las escuadrillas 4ª y 5ª de la JG 51abandonaron inmediatamente el Fw 190 y fueron trasladadas a Wiener-Neustadt para recoger 20 Bf

109G-2/tropicales, resplandecientes ya con su pintura mimetizada para el desierto, antes de partir hacia el sur para hacer escala en Sicilia y desde allí a los frentes de combate en Túnez.

Para reemplazar las *Staffeln* del II *Gr.* que habían partido hacia África, el III/JG 51 del Hptm. Karl-Heinz Schnell fue retirado del saliente de Rzhev-Vyazma para unirse a la solitaria 6ª *Staffel* en Jesau para ser reequipado con el Fw 190. Esto significaba que el I/JG 51 era el único *Jagdgruppe* que quedaba defendiendo el saliente desde dentro (aunque estaba apoyado por los Bf 109 del IV/JG 51 que tenían su base en las cercanías de Vitebsk) en un momento en que la presión soviética iba en aumento. Pese a que ya no aparecían en los enormes y desordenados enjambres que les habían caracterizado en los meses iniciales de la campaña rusa, los nuevos aviones soviéticos –predominantemente bombarderos en picado Petlyakov Pe-2 y los omnipresentes Il-2 *Stormoviks*– aunque atacaban en cantidades iguales, si no mayores que antes, operaban ahora en formaciones más pequeñas y más disciplinadas. En medio de los casi continuos ataques contra los cinco aeródromos principales del interior del saliente –especialmente el extenso complejo central de Dugino con su pista de hormigón de más de un kilómetro y medio de longitud, sus hangares, acuartelamientos y depósitos de suministros y material– los pilotos del I/JG 51 con sus nuevos Fw 190 pudieron pronto añadir más victorias a los registros que habían acumulado pilotando los Bf 109 (el *Geschwader* había logrado su victoria número 4.000 el 1 de noviembre). Un recién llegado al *Gruppe* durante este período, aunque no al frente oriental, era el Hptm. Heinz Lange. De hecho, Lange había conseguido su primer derribo mucho antes, en octubre de 1939, cuando un Blenheim de la RAF en misión de reconocimiento sobre Alemania cayó ante los cañones de su Bf 109E. Tras haber servido durante el año anterior como *Staffelkapitän* del I/JG 54 en el frente de Leningrado, Lange había sido destinado el 26 de octubre para mandar la 3ª/JG 51:

"El 8 de noviembre de 1942 volé por primera vez con el Fw 190 en Vyazma, en la Unión Soviética. Estaba absolutamente encantado. Piloté todas las versiones de caza de este aparato que se emplearon en el frente oriental. Debido a su fuselaje más reducido, la visibilidad era algo mejor que en el Bf 109. Creo que el Focke-Wulf era más maniobrable que el Messerschmitt; aunque este último era capaz de efectuar virajes horizontales más cerrados, si dominabas el Fw190 podías someter al aparato a muchos Gs y hacer casi lo mismo. En lo relativo a fuerza y sensibilidad de los controles, el 109 tenía un tacto más pesado en la palanca de mando. ¡Con el Fw 190 las acrobacias en el aire eran un placer!"



La última imagen de la Madre Rusia para muchos tripulantes de los aviones soviéticos a partir de finales de 1942 incluía esta amenazadora silueta frontal. Por suerte para el fotógrafo, se encontraba sentado en un avión de la Luftwaffe cuando tomó esta magnífica instantánea a mediados de 1943.

"Estructuralmente era notablemente superior al Messerschmitt, especialmente en los picados. Además, el motor radial del Fw 190A era más resistente al fuego enemigo. Su potencia de fuego, que variaba con cada una de sus series, estaba bastante igualada en todos los cazas alemanes. Naturalmente el cañón central del Messerschmit era más preciso, pero sólo suponía una ventaja significativa en el combate caza contra caza. El cañón de 30 mm del 109 se interrumpía con frecuencia, especialmente en los virajes bruscos; por esa razón perdí al menos seis derribos".

"En el desarrollo de nuestras operaciones de caza, el paso más importante fue la transición de la *Kette* cerrada de tres aviones a la *Schwarm* 'de cuatro dedos' compuesta por cuatro aparatos. Esta innovación fue desarrollada durante la Guerra Civil Española con la considerable ayuda de Werner Mölders. Creo que puede atribuirse a esta táctica el elevado número de derribos conseguidos por los pilotos de caza alemanes".

Lange acabó convirtiéndose en el sexto, y último, *Kommodore* de la JG 51, terminando la guerra con 70 derribos en su haber, todos ellos, excepto uno, obtenidos en el Este.

El 24 de noviembre de 1942, cuando el invierno empezaba a dar las primeras dentelladas, los rusos se adelantaron a cualquier plan alemán para un nuevo ataque contra Moscú lanzando siete ejércitos apoyados por una multitud de regimientos de aviación de frente contra el flanco norte del saliente de Rzhev-Vyazma. El frente central alemán fue roto en el mismo Rzhev, por Byeli y Velikiye Luki. Esta última ruptura era la más peligrosa. Velikiye Luki, un nudo ferroviario de vital importancia, había sido capturado inicialmente por los alemanes en agosto de 1941 y desde entonces había sido reforzado convirtiéndose en la posición defensiva más fuerte de todo el sector central. Ahora estaba cercado. Como única fuerza de cazas presente en la zona, los dos *Gruppen* de la JG 51 apenas daban abasto para atender a todas las peticiones de apoyo que se les vinieron encima, peticiones no sólo para rechazar los cada vez más feroces ataques aéreos soviéticos a lo largo de todo el sector, sino también para proteger a sus propios bombarderos que intentaban lanzar suministros a los sitiados defensores de Velikiye Luki. A pesar de lo apurado de su situación, el Hptm. Krafft se vio obligado a destacar parte de su I Gr. para operar desde la superficie helada del Lago Ivan, cercano a Velikiye Luki. Desde allí escoltaban a los Ju 87 que "bombardeaban en picado" con contenedores de suministros a las tropas atrapadas en la posición defensiva. En diciembre se unió a ellos el III/JG 51 y la 6ª *Staffel,* que acababan de llegar procedentes de Jesau y que ahora volaban con los Fw 190A-4. Pero los esfuerzos de la Luftwaffe no iban a servir de nada. El 1 de enero de 1943 Velikiye Luki fue tomada por los rusos.

Entre tanto, a lo largo del flanco norte del saliente de Rzhev-Vyazma, el núcleo principal del I/JG 51 sufría sus primeras bajas en combate con el Fw 190. El 10 de diciembre, el Hptm. Horst Riemann, quien era además el oficial de transmisiones de la *Geschwader,* fue muerto en acción. Después, cuatro días más tarde, el Hptm. Krafft y el Un. Ritterbusch fueron ambos derribados por disparos antiaéreos. Heinrich *Gaudi* Krafft, condecorado con la Cruz de caballero, que había estado al mando del I Gr. desde mayo y cuyo registro ascendía a 78 derribos, sobrevivió tras estrellarse su avión, para ser muerto a golpes por soldados rusos.

A diferencia de las primeras misiones de *Freie-Jagd* realizadas por el I/JG 51, no se concedió a los pilotos del III Gr. ni un solo minuto para "domar" a sus nuevas monturas. A su regreso de Jesau, donde la transformación ya les había costado la baja de un piloto que resultó muerto en una colisión en el aire, se encontraron en medio de la refriega.



El estacionamiento de dispersión sobre la superficie helada del lago Ivan, al oeste de Moscú, durante el invierno de 1942-1943 de un destacamento de Fw 190A-3 de la 1ª/JG 51. Obsérvese que al avión más alejado de la cámara se le está cambiando su motor BMW, a la izquierda y al fondo de la imagen. Los aparatos de la *Gruppenstab*, situados a la derecha, llevan claramente pintadas sus divisas distintivas, así como las bandas amarillas del teatro de operaciones pintadas bajo las cruces del fuselaje. Estos aviones participaron activamente durante aquella fase de la campaña protegiendo a los Ju 87 que "bombardeaban en picado" con suministros a los defensores sitiados de Velikiye Luki.

Los pilotos de la JG 51 se veían en verdaderos apuros para enfrentarse a la creciente presión soviética que se estaba haciendo sentir a lo largo de todo el sector central. Allí empezaba ahora para ellos un periodo en el que actuarían como una especie de "brigada contra incendios" actuando por *Gruppen* independientes, destacando *Staffeln* –a veces incluso sólo formaciones de una *Schwarm*– de un lado a otro del frente y de una nueva zona de peligro a la siguiente. A finales de año el I/JG 51 se encontraba rotando sus unidades entre el Lago Ivan, Vyazma y Orel.

Como es lógico, las bajas empezaban a aumentar, siendo una de las más trágicas la del Hptm. Rudolf Busch, que había asumido interinamente el mando del I Gr. tras la pérdida de *Gaudi* Krafft. El 17 de enero, Busch despegó desde la superficie helada del Lago Ivan como punto del *Geschwaderkommodore* Oberstlt Karl-Gottfried Nordmann. Mientras todavía se encontraba efectuando un pronunciado viraje ascendente, Norman debió de dejar que su velocidad se redujese demasiado, ya que de repente, sin previo aviso, su Fw 190 se abatió sobre el ala contraria y se precipitó sobre Busch, que cayó en llamas tras las líneas enemigas. Herido, Nordmann consiguió saltar en paracaídas, pero aquel suceso le dejó tan deshecho que, aunque volvió al servicio activo tras recuperarse de sus heridas y asumió de nuevo el mando de la *Geschwader*, nunca más volvió a volar en operaciones. Durante la ausencia de Nordmann la *Geschwader* estuvo al mando del Hptm. Schnell, *Kommandeur* del III Gr.

A principios de 1943 el III Gr. fue trasladado a Orel. Allí, el 29 de enero, el Oblt. Günther Schack de la 9ª/JG 51 obtuvo una gran victoria. Tras escoltar a una formación de Ju 87 hasta su objetivo, la *Schwarm* de Schack puso rumbo de vuelta a su base cuando fueron informados por el control de tierra de que ocho *Möbelwagen* ("camiones de muebles", el código con que se hacía referencia a los bombarderos enemigos) habían sido vistos cruzando las líneas alemanas en Novosil. Los Fw 190 se lanzaron en su búsqueda y pronto encontraron a ocho Pe-2 volando en formación de ala. Lo que siguió fue, según las propias palabras de Schack, un verdadero "tiro de pichón". En cinco minutos los ocho Pe-2 estaban ardiendo en el suelo, cinco de ellos derribados por el mismo Schack.

Durante los diez días siguientes a la destrucción de los ocho Pe-2, el III/JG 51 estuvo en acción constantemente. Para el 11 de febrero el registro de Schack había aumentado hasta 30 victorias. Su punto fuerte era atacar y disparar mientras viraba, una maniobra que requería una

considerable habilidad, que demostró sobradamente el día 23 de febrero. Antes de terminar aquel día entre los *Gruppen* I y III habían derribado un total de 46 aviones. Cinco habían sido derribados por Schack, tres de los cuales eran LaGG-3 que abatió en menos de un minuto, tras conseguir separarlos de un cerrado círculo defensivo formado por cuatro aparatos, utilizando una vez más su táctica favorita del viraje cerrado, una maniobra que, por cierto, el legendario Werner Mölders había declarado "imposible" dos años antes. Günther Schack llegaría al final de la guerra como *Gruppenkommandeur* con 174 victorias en su haber, todas ellas conseguidas en el frente oriental.

Cuando febrero dio paso a marzo, la crisis en el sector central estaba llegando a un punto crítico. El flanco norte del saliente de Demyansk estaba reduciéndose lentamente frente a la presión rusa. Para ayudar a cubrir las etapas finales de la retirada, el III/JG 51 fue desplegado en Krasnogvardeisk bajo control operativo de la JG 54.

También en marzo, toda esperanza de utilizar el cada vez más reducido saliente de Rzhev-Vyazma como plataforma de lanzamiento para un ataque contra Moscú tuvo que ser abandonada definitivamente. Los *Gruppen* I y IV de la JG 51 apoyaron la retirada de las fuerzas terrestres en la mayor medida que les permitían sus limitadas capacidades, ya que el primero estaba ahora reducido a ocho Fw 190 operativos, y el IV sólo estaba un poco mejor con sus Bf 109. Después de que el saliente hubo caído y la línea del frente se hubo rectificado, el IV Gr. se retiró para su transformación al Fw 190. Mientras tanto, el I Gr., ahora mandado por el Maj Erich Leie, fue trasladado hacia el sur, a Bryansk, donde empezaba a tomar forma una nueva amenaza. En Bryansk, el I/JG 51 tuvo de nuevo ocasión de practicar brevemente el tipo de salida preferido por los pilotos de caza: las misiones de *Freie Jagd*. Dos nuevos nombres empezaron a destacar de entre las filas del I Gr. – Joachim *Achim* Brendel y Josef *Pepi* Jennewein. Al igual que el miembro de la 9ª St Günther Schack, ambos pertenecían desde mucho tiempo antes a la JG 51, pero ninguno de los dos había destacado especialmente con sus registros de victorias durante el tiempo en que pilotaron el Bf 109.

El salto a la fama de Brendel iba a iniciarse en la primavera de 1943. Durante el curso de los dos años siguientes acumularía un total de 189 derribos –todos en el frente oriental– entre los que se contaban 25 Yak-9 y ¡la increíble cifra de 88 *Stormoviks*!

El austriaco *Pepi* Jennewein, campeón del mundo de esquí en 1940, había alcanzado la categoría de as durante la Batalla de Inglaterra. Pero cuando se colocó a los mandos del Fw 190 fue cuando él también empezó a demostrar la verdadera medida de su talento, obteniendo nada menos que siete victorias en un solo día (y, en una notable ocasión, consiguió derribar cinco bombarderos en sólo seis minutos, hazaña que por sí sola supone conseguir instantáneamente la categoría de as, que no suele conseguirse de forma tan rápida).

A pesar de todo, a finales de marzo de 1943 ambos bandos habían combatido en tierra y en el aire llegando a una situación casi estática. El comienzo del deshielo primaveral llegó como un bien recibido alivio y la actividad ofensiva se redujo al mínimo en el sector central mientras alemanes y rusos intentaban reforzar sus efectivos para lo que iba a ser la siguiente gran prueba: la batalla de Kursk.

JG 54 : LOS "CORAZONES VERDES" ENTRAN EN JUEGO

Retrocediendo al principio del año 1943, cuando la JG 51 había estado ocupada tratando de hacer llegar socorros a los defensores de Velikiye Luki al mismo tiempo que intentaba reforzar el resto del sector central, empezaba su transformación la segunda, y última, *Jagdgeschwader* del frente oriental que sería reequipada con el Fw 190. La unidad en cuestión, la JG 54 *Grünherz* –la célebre *Geschwader* de los "Corazones Verdes"– ni siquiera existía como tal al principio de la guerra y se había formado a partir de tres *Gruppen* hasta entonces dispares inmediatamente antes de la Batalla de Inglaterra.

Al principio de la operación *Barbarossa*, los tres *Gruppen* de Bf 109F de la JG 54 constituían la única fuerza de caza de la *Luftflotte* 1 en el sector norte del frente. Avanzando al paso del *Heeresgruppe Nord* del Feldmarschall Ritter von Leeb, la *Geschwader* avanzó rápidamente a través de los estados bálticos a lo largo del período más caluroso del verano de 1941, llegando a las puertas de Leningrado a principios de septiembre. El 5 de septiembre ocupó el aeródromo de Siverskaya, y el de Krasnogvardeisk (también conocido como Gatschina) pocos días después. Durante el año siguiente, centradas sus operaciones principalmente alrededor de Leningrado, la JG 54 iba a experimentar lo que, para el frente del Este, podía considerarse como una existencia relativamente sedentaria. Su zona de operaciones se extendía desde la bolsa de Demyansk al sur (donde enlazaba con el flanco izquierdo de la JG 51 desplegado en el sector central), hacia el norte hasta las orillas del Golfo de Finlandia y, a veces, más allá de éste hasta el sur de la misma Finlandia; un frente de unos 480 kilómetros de longitud.

En diciembre de 1942 los primeros miembros del I/JG 54, a cuyo mando estaba el Hptm. Hans Philipp, partieron de Krasnogvardeisk a Prusia Oriental para reequiparse con el Fw 190A-4. Sin embargo, esta vez su destino no era Jesau, sino Heiligenbeil, una antigua base de bombarderos que ahora servía como importante base de suministros y reparaciones, situada en el importante nudo ferroviario y de carreteras a 48 kilómetros al suroeste de Königsberg. Entre ellos estaban dos hombres que se convertirían en los pilotos de Fw 190 de más éxito en el frente oriental – de hecho, llegaría a ocupar el cuarto y el quinto lugar más destacado entre los ases de todos los tiempos).

El primero de ellos, un suboficial piloto de pequeña estatura y de carácter tranquilo, todavía estaba por alcanzar la marca que le correspondía. Entonces, pocos podían haber sospechado que aquel retraído y lento de palabra Otto Kittel, natural de los Sudetes, acabaría por convertirse en el máximo as de la *Grünherz-Geschwader*. Durante las fases iniciales de la operación *Barbarossa*, los "buenos tiempos" para las victorias

de los Bf 109, a Kittel le había costado ocho meses alcanzar sólo 15 victorias. Igual que otros antes que él, fue como si la transformación al Fw 190 hubiese sido la chispa que desencadenase su habilidad. Hasta entonces había parecido que para Kittel derribar un avión enemigo suponía un problema casi insuperable, pero pronto la situación iba a cambiar para convertirse en algo totalmente diferente.

En contraste, el segundo futuro *Experte* ya tenía en su haber más de 50 victorias. La carrera del Leutnant austriaco de 22 años de edad Walter Nowotny, *Staffelkapitän* de la 1ª/JG 54 desde el 25 de octubre, estuvo a punto de terminar antes de haber siquiera empezado. Había obtenido sus tres primeros derribos el 19 de julio de 1941 durante la campaña a través de los estados bálticos, despachando tres biplanos Polikarpov I-153 sobre Ösel, la gran isla situada en la entrada del Golfo de Riga. Alcanzado por el fuego defensivo de su tercera y última víctima, las opciones de Nowotny estaban claras: efectuar un aterrizaje forzoso tras las líneas enemigas o hacer descender a su aparato sobre el mar. Escogió esta última opción, descendiendo su BF 109 frente a la punta más meridional de Ösel. A pesar del cuidado que puso en la maniobra, fue lanzado fuera de la cabina a causa del fuerte oleaje. Sumergido en el agua infló su chaleco salvavidas, pero estuvo a punto de ser estrangulado por el arnés de su paracaídas, del cual había olvidado desprenderse. Tras desenredarse, consiguió trepar a bordo de su balsa neumática. Por fin pudo respirar, ¡sólo lamentando que sus cigarrillos se hubiesen deshecho convirtiéndose en un amasijo empapado y fuesen infumables!

"Más tarde caí en la cuenta de que había sido una buena cosa tirar aquel paquete de cigarrillos. No tenía nada que comer ni beber, y fumar en las condiciones a las que estaba a punto de enfrentarme podía haber sido mi perdición. Afortunadamente no tenía ni idea de lo que me esperaba. Estaba convencido de que pronto me encontrarían y me sacarían del agua, pero mientras tanto me dedique a tirar las cerillas húmedas por la borda una a una para estimar la fuerza y dirección de la corriente que me arrastraba y determinar mi rumbo. Ahí estaba yo, un pequeño punto amarillo en medio de la superficie del mar mientras el sol estaba cada vez más bajo sobre el horizonte sin que todavía hubiese ningún indicio de que viniesen a rescatarme. Me di cuenta de que la corriente me arrastraba hacia el Suroeste, alejándome de Ösel. Me repetía a mí mismo que me encontrarían, si no hoy, mañana. Pero aunque sólo fuese para asegurarme, quería acercarme tanto como fuese posible a la tierra firme que, según mis estimaciones, estaba a 64 kilómetros en dirección Sur".

"De modo que empecé a remar con las manos, observando con satisfacción que la distancia que me separaba del faro que todavía era visible en el extremo sur de Ösel iba aumentando lentamente. Lo extraño era que los guardianes del faro no se hubiesen dado cuenta de mi presencia; quizás pensaron que me había ahogado. Después cayó la noche. El cielo estaba lleno de estrellas y continué remando hacia el sur, con la estrella Polar a mi espalda. A pesar de que sólo llevaba puesta una camisa deportiva, los pantalones y unos calcetines –me había desprendido de mis botas de vuelo forradas de piel cuando todavía estaba en el agua– no sentía frío a causa de los esfuerzos que estaba haciendo".

Aunque este muchacho de aspecto alegre no es Walter Nowotny, la fotografía da una idea del tamaño de la balsa individual en la que pasó casi cuatro días. Este vital accesorio iba alojado formando parte de la bolsa del paracaídas, colocado como cojín de asiento o de espalda, de forma muy parecida a la balsa de Tipo K del Mando de caza de la RAF con que iban equipados a partir de 1942 los Spitfires o los Typhoon.



El piloto de este Fw 190A-4 del I/JG 54 recién salido de fábrica inspecciona el motor antes de la primera salida del día desde Krasnogvardeisk a principios de 1943. El suave moteado del camuflaje invernal blanco es claramente visible desde este ángulo, al igual que el hecho de que la tripulación de tierra haya cubierto la franja amarilla indicativa del teatro de operaciones del Este que antes rodeaba la cruz del fuselaje. Obsérvense también los residuos de carbón del cañón MG 151 de 20 mm, que indican que este avión ha entrado en acción muy recientemente.

"Al día siguiente, el tamaño de la torre del faro se había reducido a la mitad que el día anterior. Durante la mañana varios Bf 109 pasaron volando por encima de mí, pero todos mis intentos por atraer su atención fracasaron. En una ocasión, dos Bf 109 pasaron muy cerca de mi posición y disparé un par de tiros con mi pistola Mauser. También me quité la camisa y la agité para llamar su atención. Pero era de color azul oscuro y no resaltaba mucho. ¡Ni siquiera vieron mi balsa de color amarillo intenso!"

"Así que tenía que intentar yo solo lo que era casi imposible. Ésta era una amarga realidad que no me hizo más fácil aquel primer día. Mas tarde, también empezó a hacer mucho calor y no podía apagar mi sed. De vez en cuando me ponía la camisa sobre la cabeza para protegerme del sol. Pero necesitaba las manos para seguir remando. Para aquel momento el movimiento de remo con las manos sobre los lados de la balsa me había producido rozaduras en la parte interior de los brazos, que estaban en carne viva y que me escocían como si el fuego los quemase, así que intenté otro método, lanzando la pequeña ancla de metal laminado por delante de la balsa y tirando después de ella. Al mismo tiempo tenía problemas luchando con las olas que rompían contra los lados."

"Ösel se había perdido de vista en el horizonte. Con mi reloj de piloto determiné la dirección y el rumbo. La paz y el silencio que el día anterior, después de caer al mar, me habían parecido tan relajantes estaban empezando a hacer efecto sobre mí; eso y el agua, que al entrar en contacto con mis heridas hacía que el dolor recorriese todo mi cuerpo, que además amenazaba constantemente con inundar la balsa."

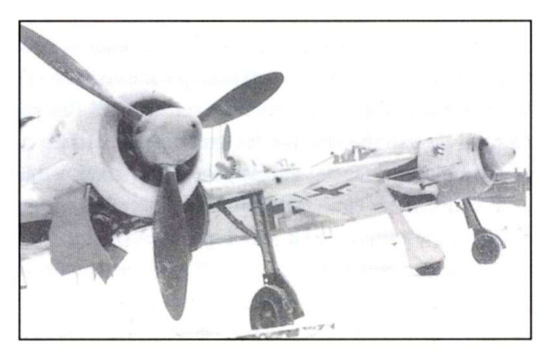
"La quietud de la segunda noche se rompió de repente alrededor de la medianoche, cuando dos sombras negras se acercaban hacia mí al mismo tiempo que, a muy poca distancia, se levantaron unas columnas de agua. Si se trataba de barcos de guerra soviéticos que me disparaban, yo tenía que haber visto el resplandor de las armas al disparar. Cuando estuvieron muy cerca pude distinguir que, en efecto, se trataba de destructores soviéticos, que se dirigían a toda máquina hacia el Este y que estaban recibiendo fuego procedente del Sur. Temiendo ser localizado, cubrí la parte superior de mi balsa con todo lo que pude encontrar para ocultar su color amarillo intenso. Conseguí que no se diesen cuenta de mi presencia..."

"A pesar de que estaba agotado por este encuentro, aquello también me dio nuevas fuerzas. Los disparos sólo podían proceder de la artillería de costa alemana. Así que la distancia a tierra firme sólo podía ser de ocho kilómetros como máximo."

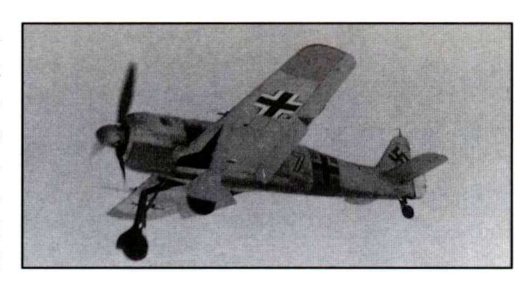
"Al amanecer el segundo día, tampoco podía ver nada más que agua a mi alrededor. Entonces empezó la verdadera batalla contra mí mismo; la sed, los calambres y, sobre todo, el dolor de las heridas en carne viva que tenía por todo el cuerpo. 'Todo es inútil, estás perdido', pensé. Lo mejor es terminar de una vez. Con mi lapicero de plata empecé a escribir 'Queridos padres...' sobre la parte superior de la balsa. Quizás, al menos la balsa sería encontrada."

"Pero en el momento en que acababa de escribir la palabra 'Queridos', tiré el lápiz al fondo de la balsa e intenté empezar a remar otra vez. Dos veces saqué mi pistola y le quité el seguro, y finalmente acabé guardándola."

Los paneles de inspección inferiores del motor de los Fw 190 se solían pintar de amarillo con fines de identificación al principio de la campaña de Rusia. Los tres A-4 del I/JG 54 de esta instantánea lucen esas marcas.



"La tercera mañana me desperté lentamente con una sensación de angustia. Una brisa constante fría y húmeda soplaba sobre mí. Al principio no pude encontrar ninguna explicación. La corriente me arrastraba a través de una especie de nube y, a través de la neblina, distinguí la difusa línea oscura de la costa con la espuma que producían las olas que rompían en la orilla. Remé hacia ella, sentí un suave choque, fui lanzado hacia un lado fuera de la balsa y me encontré a mí mismo a cuatro patas sobre la arena gruesa de una playa. Me arrastré uno o dos metros hacia dentro de la playa, y entonces perdí el conocimiento. Cuando recuperé la consciencia, me arrastré a través de un cinturón de defensas de alambre de espino que había sobre la orilla hasta que vi una granja, y después debí de volver a desvanecerme."



Misión cumplida. Un A-4 del I/JG 54 se dispone a tomar tierra en Krasnogvardeisk con su tren de aterrizaje bajo y blocado y los flaps desplegados. El "7 Blanco" muestra la serie completa de emblemas del frente oriental típicas de un Fw 190 recién llegado a la JG 54 durante las primeras semanas de 1943, incluyendo los extremos de las alas pintados de amarillo, la franja pintada en el fuselaje y la decoración del capot, con ambos paneles de inspección pintados de amarillo y el emblema del *Gr.*

"Cuando desperté, estaba entre sábanas. Mis cosas estaban sobre una banqueta que había junto a la cama, con mi pistola encima de ellas. Horrorizado, vi a dos soldados con uniforme ruso y me precipité a por la pistola. Justo a tiempo, vi los distintivos que llevaban en el brazo. Eran de las tropas auxiliares letonas y aquel lugar se llamaba Mikelbaka, un nombre que nunca olvidaré."

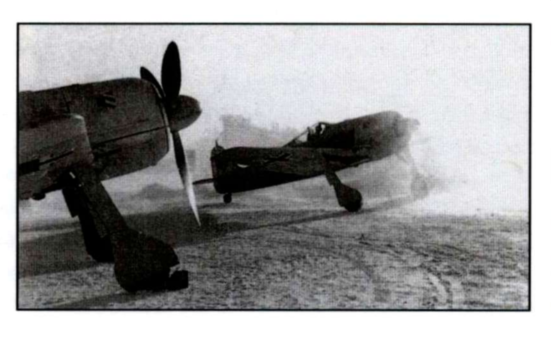
"Los artilleros de costa que me cuidaban eran los mismos que habían disparado contra los destructores durante la noche. Admitieron que habían visto algo amarillo a lo lejos, pero habían pensado que se trataba de una boya."

"Cuando regresé a la *Staffel* (9ª/JG 54) ya habían empaquetado mis efectos personales y estaban a punto de informar a mis padres de mi desaparición. Una semana después, cuando ya estaba de nuevo en el aire, sentía una sensación desagradable y opresiva siempre que tenía que volar sobre el mar. Hasta quince días después, cuando derribe un bombardero ruso sobre el mismo punto exacto cerca del faro del extremo sur de Ösel, no conseguí superarlo."

Aunque todo esto sucedió al principio de su carrera operativa, los sucesos que tuvieron lugar frente a las costas de Ösel formaron parte de la posterior ascensión meteórica de Nowotny en el JG 54. Desde aquel día nunca emprendió una misión sin ponerse sus pantalones de vuelo manchados de sal, desgarrados y andrajosos. ¡Aquellos *Abschusshosen* –sus "pantalones de la victoria" – se habían convertido en el símbolo de la *Geschwader*!

Poco a poco, los pilotos del I y II/JG 54 pasaron por un proceso de transformación de tipo similar al que antes que ellos habían sido sometidos los del JG 51. Al igual que la JG 51, también ellos sufrieron al menos una baja durante ese curso; el Lt. Walter Beims de la 3ª *Staffel* perdió la vida cuando su Fw 190A-4 se estrelló en Heiligenbeil el 28 de diciembre. Tampoco todos los miembros del curso estaban enamorados en la misma medida de sus nuevas monturas. Un futuro *Experte* declaró disgustado que el Focke-Wulf "aterrizaba como un saco mojado" y a partir de entonces se refería a él como un "armario ropero".

La tenue luz de la mañana en lo más crudo de un invierno ruso poco puede hacer para calentar esta desolada vista de la línea de vuelo cubierta de nieve en enero de 1943. Cada día los diligentes equipos de tierra apisonaban la nieve recién caída antes de las primeras salidas, amontonando el exceso alrededor de los extremos de las reducidas zonas de dispersión para que sirviese como cortavientos.



También resulta extraño que los instructores de Heligenbeil, al parecer, no mencionasen que el Fw 190 era propenso a entrar de golpe en barrena si se efectuaba un viraje demasiado cerrado. Lo cierto es que los pilotos no pueden recordar que se les advirtiese. Las sugerencias de que este vicio inherente del A-3 habría sido solucionado con la introducción del A-4 parecen poco probables, ya que todavía se recibían informes de incidentes similares



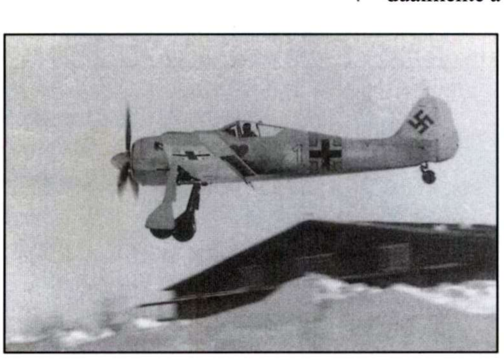
Aparentemente ajenos al bramido del motor BMW 801D-2 que resuena a pocos metros de ellos, dos "hombres de negro" adecuadamente aislados dejan que sus pensamientos vuelen hasta Baviera en julio. Mientras, el piloto, se ha puesto "cabeza abajo" dentro de la cabina para comprobar que la temperatura del aceite está ascendiendo correctamente. Cuando los diales indiquen que el motor radial se ha "calentado para la ocasión", hará una seña para que retiren el carrillo con las baterías, aparcado detrás del caza, y los calzos de las ruedas.

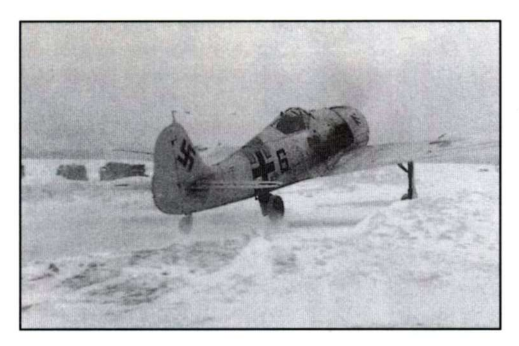
incluso en las últimas versiones durante los últimos meses de la guerra. La característica de sus nuevas monturas que parecía haber impresionado a los jóvenes pilotos de la JG 54 más que ninguna otra era su solidez de construcción, especialmente la robustez de la estructura de una sola pieza de las alas. Esto acabó induciéndoles a realizar un "experimento" extraoficial para descubrir cuánto castigo podía soportar realmente la estructura del aparato. Haciendo ascender a su pobre Focke-Wulf a su techo máximo, uno de ellos –quien era, de hecho, un veterano piloto de Lufthansa lo bastante viejo como para saber que hacer– procedió a continuación a apuntar deliberadamente el morro del aparato directamente hacia abajo. La velocidad aumentaba de forma alarmante; y aunque aquel día no llegó a traspasarse la barrera del sonido, la velocidad de descenso era tal que el mismo arco de la hélice empezó a actuar como un freno. El piloto no era un alfeñique tampoco, pero tuvo que emplear toda su fuerza para sacar al quejumbroso caza de aquel picado a velocidad casi terminal y llegar a salvo a tierra. Los demás pilotos se apiñaron alrededor del aparato para contar los remaches que faltaban ¡para descubrir que todos y cada uno de ellos seguían obstinadamente en su sitio! Como prueba de confianza en un nuevo tipo de avión, ni el mismo Kurt Tank podía haber hecho una demostración mejor.

A principios de enero de 1943, en una reunión de jefes de unidades de caza celebrada en Berlín se había decretado que la JG 26 *Schlageter* desplegada en el frente oeste cambiaría su lugar con la JG 54 desplegada en el Este. Temiendo que un traslado simultáneo de ambas *Geschwader* dejase desguarnecidos sus respectivos frentes durante un período demasiado largo, se decidió que la transferencia se llevaría a cabo poco a poco, en escalones de *Gr.* Al final, sólo un *Gruppe* –más una *Staffel* adicional– de cada *Geschwader* realizó el cambio. Esto dio como resultado que el I/JG 26 operase temporalmente, durante unos cuatro meses, en el frente ruso, regresando de nuevo al Oeste en junio de 1943. Sin embargo para la JG 54 significó despedirse definitivamente de su III *Gr.*, que fue trasladado al Oeste en febrero para no volver jamás al Este.

Entre tanto, la transformación del I y el II/JG 54 seguía progresando también poco a poco. De enero a marzo las *Staffeln* empezaron a regresar gradualmente a las pistas cubiertas de nieve de Siverskaya y Krasnogvardeisk, donde a partir de entonces los nuevos Fw 190A-4 con camuflaje de invierno compartieron los hangares y los estacionamientos de dispersión con los menos originales Bf 109 (el II *Gr.* no abandonaría sus últimos Messerschmitt hasta el mes de agosto). Después de haber residido en estas dos grandes antiguas bases soviéticas durante tanto tiempo, los pilotos se habían establecido casi con todas las comodidades del hogar. En Siverskaya, donde la entrada al Cuartel General de la *Geschwader* estaba decorada con dos osos disecados y unas grandes figuras troqueladas de Stalin, Roosevelt y Churchill se alzaban en el exterior de la sala de operacio-

A principios de 1943, los rusos habían mejorado su técnica para efectuar ataques por sorpresa e incursiones de ametrallamiento contra los aeródromos de la Luftwaffe, y los despegues y aterrizajes se convirtieron en momentos de gran peligro para los pilotos de los Fw 190. Entre las primeras cosas que se enseñaba a los recién llegados al Este era cómo despegar desde cualquier posición del campo, tanto partiendo de una posición estática cómo rodando por la pista, y cómo aterrizar rápidamente y con seguridad desde una formación a baja cota. Aquí, un piloto del I/JG 54 hace precisamente eso: pasar rozando sobre un enorme montón de nieve.





Rodar por las pistas con el Fw 190 nunca era cosa sencilla, literalmente, como relata el Hptm. Heinz Lange de la 3ª/JG 51: "Cuando rodábamos por la pista, la visibilidad hacia delante era peor en el Fw 190 que en el Bf 109, pero esto se resolvía fácilmente haciendo virajes en S. La visibilidad era también peor durante el despegue y al tomar tierra con el Fw 190 porque había que efectuarlos con una actitud de cola baja, a diferencia del Bf 109 que en estas operaciones estaba bastante nivelado." El piloto de este A-4 del I/JG 54 acaba de abrir gases para comenzar su carrera de despegue por la pista recién despejada de nieve de Krasnogvardeisk.

nes, disfrutaban de los placeres de una sala de cine y una sauna. Las instalaciones de Krasnogvardeisk eran todavía más lujosas, ya que escondido entre los bosques junto a la ancha pista de aterrizaje estaba el que había sido palacio de verano de los Zares, con su lago ornamental y todo.

Posiblemente o quizás de mayor importancia, las tripulaciones de tierra, o *Schwarze Männer* (los llamados "hombres de negro" por el color de sus monos), con quienes todos los pilotos tenían contraída una incalculable deuda, estaban igualmente bien instalados, ya que ambas bases disponían de amplios hangares y talleres cubiertos. El único inconveniente era su proximidad al frente, pero las atenciones de los bombarderos soviéticos y de la artillería de largo alcance habían llegado a ser aceptadas como parte de la rutina diaria.

Sin embargo, no todos los rusos eran tan abiertamente hostiles. Para los ocupantes de Siverskaya, que no disponían de una pista de aterrizaje pavimentada, resultaron muy útiles los consejos de un servicial desertor soviético sobre la forma de mantener la base operativa durante todo el año. Les explicó que, después de que cayesen las primeras nieves, era preciso aplanar y apisonar la mitad de la zona del campo. Esto proporcionaba una superficie firme y comprimida para el aterrizaje y despegue durante los meses de invierno. Mientras tanto, el acceso a la otra mitad del campo quedaba terminantemente prohibido. Cuando llegaba la primavera, la nieve no pisada se derretía rápidamente y la superficie cubierta de hierba que había bajo ella estaba lo bastante seca para permitir las operaciones desde aquella mitad del campo, mucho antes de que la extensión de nieve compactada utilizada durante el invierno terminase de derretirse.

Trucos como éste, y el de mantener pequeñas hogueras encendidas debajo de los motores de los aviones estacionados en recintos a cielo abierto para facilitar el mantenimiento y el arranque, fueron los que hicieron casi soportable el duro invierno ruso. Durante los períodos de peor tiempo la mayoría del personal de Siverskaya se retiraba al pueblo cercano. Allí compartían los alojamientos con los habitantes locales, al calor de las estufas de leña mientras las temperaturas en el exterior descendían a 40 grados bajo cero, sólo regresando a sus instalaciones sin calefacción con los primeros signos de la primavera.

Pero esta confortable vida iba a cambiar pronto, ya que, coincidiendo con su transformación al Fw 190, la JG54 había llegado a un momento crítico de su historia. Los dos años y medio anteriores de dura campaña, en los que los éxitos en el aire habían ido parejos con los enormes avances en tierra, habían terminado. Los dos años y medio siguientes, aunque iban a ser testigos de algunas victorias locales en tierra y de la ascensión de los registros individuales y de la unidad hasta alturas sin precedentes, compondrían un cuadro muy diferente. A pesar de las numerosas acciones de "brigada contra incendios" de un extremo a otro del frente oriental, a partir de entonces, fundamentalmente, el movimiento irreversible sería el de retirada hacia las fronteras del Reich.

Los acontecimientos que tuvieron lugar las primeras semanas de 1943 resumían claramente este giro de fortuna. El 13 de enero, cazas rusos sorprendieron a una *Rotte* de la 2ª/JG 54 al este de Leningrado. Un Fw 190 fue derribado, pero el otro, pilotado por el Un. Helmut Brandt, efectuó un



Mientras el piloto se abrocha la correa de su casco de vuelo forrado de piel, su siempre fiel "hombre de negro" saca los atalajes del asiento de detrás de su espalda. La temperatura ambiente puede estimarse por las orejeras que lleva puestas el tripulante de tierra, que también servían para protegerse del ruido cuando el piloto arrancaba el motor del Fw 190. El célebre emblema del *Grünherz* de la JG 54 está orgullosamente pintado bajo la cabina.

aterrizaje forzoso sobre el hielo de las orillas del lago Ladoga. A pesar de que Brandt consiguió evitar ser capturado, su Fw 190 –negro "2"– fue el primero que cayó prácticamente intacto en manos soviéticas. El 26 de enero, el Oblt. Max Stotz, que había entrado en la Fuerza Aérea austriaca en 1935, consiguió su derribo número 150 con la JG 54. Aquel mismo día el impetuoso Maj. Hans *Assi* Hahn, uno de los "personajes" más característicos de la Jagdwaffe, que ya había conseguido 68 victorias en el oeste con la JG 2 *Richthofen* antes de asumir el mando del II/JG 54 en noviembre de 1942, se cobraba su víctima número 100. Poco después, el 19 de febrero, la JG 54 se anotaba su derribo número 4.000 de la guerra, como informaba el corresponsal de guerra Scheuermann:

"En el curso de los recientes intensos combates aéreos, una *Jagdgeschwader* del sector norte del frente oriental bajo el mando del Oberstl. Trautloft ha conseguido su victoria aérea número 4.000".

"Entre los pilotos que participaron en las acciones del día, que dieron como resultado la destrucción de 33 aviones bolcheviques, se encontraban el Hptm. Hans Philipp, poseedor de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas, que obtuvo sus victorias números 168 y 169, junto con el Lt. Stotz, poseedor de la Cruz con Hojas de Roble, que asimismo obtuvo sus victorias números 158 y 159, el Oblt. Beisswenger, que obtuvo su victoria número 137, y el Maj. Hahn que consiguió su victoria número 107.'

Pero a los pocos días de darse esta noticia, tanto *Assi* Hahn como *Beisser* habían quedado fuera de combate. El 21 de febrero, un aterrizaje forzoso tras las líneas enemigas cerca de Demyansk a causa de un fallo del motor, iba a costar al primero de ellos siete años de cautiverio soviético; su registro final ascendía a 108 victorias además de otras 36 sin confirmar. El segundo, vencedor sobre 152 oponentes soviéticos, fue visto por última vez descendiendo sobre el lago Ilmen, con su hélice girando lentamente en molinete, tras haber sido atacado por diez cazas enemigos el 6 de marzo. Nunca más se volvió a saber de él. Tampoco los otros dos pilotos cuyos nombres se mencionaban en aquella noticia sobrevivirían al año. El 17 de marzo, el Hptm. Hans Philipp se convirtió en el segundo piloto de caza de la Luftwaffe que conseguía alcanzar la marca de 200 victorias. Ascendido al final de aquel mes, abandonó el mando del I/JG 54 para convertirse en *Geschwaderkommodore* de la JG 1 en el Oeste, donde fue derribado por los P-47 norteamericanos en octubre. El cuarto hombre, Max Stotz, se contaría entre la elevada proporción de jefes de unidad de la JG 54 que caerían víctimas de la sangría de finales del verano siguiente.

Protegido contra el tremendo frío, un miembro del I/JG 54 adecuadamente ataviado posa para la cámara frente a un avión adornado con el distintivo del *Gruppe*, el escudo de Armas de Nuremburg, en enero de 1943. ¡A quién pertenecen las piernas calzadas con botas que se ven sobre el ala sigue siendo un misterio!



...Y OTROS

Aunque los cuatro *Gruppen* de las JG 51 y 54 fueron los que materializaron la principal presencia del Fw 190 en el frente oriental durante los primeros meses de 1943, hubo otras dos *Jagdgschwader* que operaron contra los rusos con el Focke-Wulf.

La primera de ellas, como ya se ha mencionado, fue la JG 26 *Schlageter*, cuyo I *Gr.* había recibido la orden de intercambiar su puesto de combate con el III/JG 54. En realidad, sólo los pilotos y determinados miembros clave de la *Gruppenstab,* junto con las tripulaciones de tierra, se trasladarían desde el norte de Francia por ferrocarril; la mayoría de los mecánicos y el equipo de tierra quedarían en espera de la llegada del III/JG 54. La expedición, al mando del *Gruppenkommandeur* Johanes Seifert, embarcaría en los trenes con destino a Heligenbeil a finales de enero de 1943.

Una vez allí, se hicieron cargo de sus Fw 190A-5 recién salidos de fábrica antes de hacer escala en Riga para llegar a su destino en Ryelbitzi. Situada al oeste del lago Ilmen, ésta era otra de las bases utilizadas durante mucho tiempo por la JG 54, que la había ocupado por primera vez en septiembre de 1941. Ryelbitzi era una típica *Feldflugplatz* (pista de aterrizaje del frente) que no gozaba de todas las instalaciones de un Krasnogvardiesk o de un Siverskaya, en la que los alojamientos del personal se reducían a las chozas con tejado de paja de la aldea cercana que, aunque no eran precisamente mansiones de lujo, proporcionaban al menos una protección adecuada contra los elementos. Mientras los *Schwarze Männer* del III/JG 54, equipado con Bf 109, que habían quedado en Ryelbitzi se familiarizaban con el Fw 190, los pilotos del I/JG 26 eran informados sobre las peculiaridades de su nueva zona de operaciones. Las misiones en el frente oriental eran forzosamente muy distintas a las que estaban acostumbrados en el frente occidental: la consigna era formaciones reducidas a baja altitud, estar siempre atentos a la artillería antiaérea soviética y, sobre todo, tratar de mantener siempre el sentido de la orientación y de la situación propia respecto a las líneas alemanas, independientemente de lo difícil que esto pudiese parecer al principio cuando se volaba sobre un vasto paisaje nevado carente de puntos característicos en el terreno. Muy pocos de los que tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos tras las líneas enemigas pudieron regresar para contarlo. Los pilotos experimentados preferían, siempre que era posible, permanecer a una distancia de las líneas propias tal que les permitiese regresar planeando a territorio amigo si era necesario.

La primera acción del I/JG 26 en el Este tuvo lugar el 16 de febrero cuando sus aparatos derribaron 11 Il-2 *Stormoviks* sin sufrir ninguna baja en sus filas mientras colaboraban en la protección de las fuerzas terrestres que se retiraban de la bolsa de Demyansk. Pero este alentador comienzo quedó algo ensombrecido 24 horas después por sus primeras bajas, cuando dos suboficiales pilotos cayeron victimas, al parecer, de su nuevo entorno. Uno de ellos fue derribado por los disparos de la artillería antiaérea, mientras que el otro se estrelló contra el suelo cuando intentaba atacar una formación de Il-2 en vuelo rasante. Un tercero fue lo bastante afortunado para sobrevivir a un aterrizaje forzoso tras ser atacado por cazas soviéticos.

Las operaciones en la bolsa de Demyansk continuaron a lo largo del mes siguiente, al final del cual el *Gruppe* se había cobrado 75 victorias; 14 de las cua-

les fueron conseguidas sólo durante la jornada del 5 de marzo, en la que el Hptm. Walter Hoeckner, *Staffelkapitän* de la 1ª/JG 26, derribó cuatro *Stormoviks* y dos Tomahawks, cedidos sobre la base de la ley de préstamo y arriendo.

Tras haberse finalizado con éxito la retirada escalonada de la bolsa de Demyansk, a mediados de marzo, el Gr. fue trasladado hacia el Sur, a Shatalovka, cerca de Smolensk, vía Dno. Desde allí operó apoyando las etapas finales de la retirada del saliente de Rzhev-Vyazma. Sin embargo, la actividad aérea había disminuido considerablemente, tanto que la 3ª *Staffel*, al mando del Hptm. Rolf Hermichen, fue destacada temporalmente a Ossinovka durante el mes de mayo para llevar a cabo operaciones de lucha contra los partisanos.

Para aquel entonces estaba cada vez más claro para el GeneralMaj. Adolf Galland, *Inspekteur der Jagdflieger* y responsable de la idea del intercambio de unidades, que el experimento no estaba resultando un éxito. Lo absurdo de la idea de emplear a experimentados pilotos de caza del frente del Canal de la Mancha –la primera línea de defensa frente a las cada vez mayores y más frecuentes incursiones de la RAF y de la USAF contra Europa occidental– simplemente para perseguir partisanos a través de los últimos rincones de Rusia, era demasiado evidente. De modo que, a primeros de junio, el I/JG 26 abandonó Orel-Oeste para regresar al norte de Francia. Durante su estancia de 4 meses en el frente ruso la unidad había derribado 126 aviones soviéticos, 17 de los cuales eran, de hecho, aparatos norteamericanos cedidos en virtud de la ley de préstamo y arriendo, entre los que se contaba un raro ejemplar: un Curtiss O-52 Owl derribado, según parece, cuando realizaba una operación de abastecimiento a los partisanos. Por su parte, había sufrido la pérdida de nueve de sus pilotos. Entre los que regresaron había varios nuevos *Ases del Fw 190 del Frente Ruso*, tales como el ya mencionado Walter Hoeckner, el *Gruppenkommandeur* Johannes Seifert, con 11 victorias en su haber y el Feldwebed de la 2ª *Staffel* Karl *Charlie* Willius con 9.

La marcha del I Gr. no significó el final de la aventura de la JG 26 en el frente oriental. Cada una de las *Geschwader* había intercambiado también una *Staffel*: la 7ª/JG 26 con la 4ª/JG 54. La 7ª Staffel, a cuyo mando estaba el Hptm. Klaus Mietusch, llegó a Krasnogvardeisk a finales de febrero, donde quedó encuadrada en el I/JG 54. Tras haber permanecido en el frente de Leningrado durante toda su estancia en el Este, la 7ª/JG 26 obtuvo unas 63 victorias hasta que volvió otra vez a Francia en julio. La parte del león de las victorias había correspondido a sólo tres pilotos: el *Staffelkapitän* Mietusch, el OF. Heinz Kemethmueller y el Fdw. Erich Jauer.

La cuarta *Jagdgeschwader* que entró en combate con el Focke-Wulf contra los soviéticos lo hizo con sólo una *Staffel*, y sólo a lo largo de la periferia más septentrional del frente. Tras un largo y complicado período de gestación, la JG 5 –la *Eismeer Geschwader*, o del "Océano Ártico"– había acabado convirtiéndose en un microcosmos de la misma Luftwaffe. Dividido en dos mitades, se enfrentaba y combatía en dos direcciones a la vez: contra los aliados en el Oeste y contra los rusos en el Este.

En 1943 los I y IV/JG 5, dotados con el Fw 190, tenían sus bases a lo largo del litoral de Noruega donde formaban el flanco derecho del continuo, aunque muy estirado y de poca profundidad, arco defensivo de unidades de caza de la Luftwaffe que guardaban las costas del Canal de la Mancha y del Mar del Norte desde Ushant hasta Narvick. En el Este los

dos *Gruppen* equipados con Bf 109, el II y el III/JG 5, se enfrentaban contra los soviéticos a lo largo de los 1.370 kilómetros del frente de Finlandia, desde el Golfo de Finlandia al Sur hasta Murmansk en el Norte. Aparte de un breve despliegue del IV/JG 5 para reforzar el II Gr. a principios del otoño de 1944 durante la retirada alemana de Finlandia y del norte de Noruega, los Fw 190 no participaron en acciones contra el enemigo soviético.

Sin embargo, a mediados de febrero de 1943, la *Geschwader* estableció una *Staffel* de caza-bombarderos semiautónoma. Activada en Petsamo bajo el mando del Hptm. Friedrich-Wilhelm Strakeljahn, los Fw 190A-2 y A-3 de la 14ª (*Jabo*)/JG 5 tenían como cometido principal atacar el tráfico marítimo costero soviético a lo largo del litoral del Océano Ártico. Misión que llevaron a cabo con gran éxito; el tonelaje hundido, tanto de mercantes como de unidades navales soviéticas, aumentaría continuamente durante los meses siguientes. En particular, a principios de mayo, un período de tres días, durante el cual fueron destruidos dos submarinos soviéticos de la clase "M" (por el Fdw. Frascheck y el Un. Fohl) y una unidad auxiliar de 2.000 toneladas, además de un carguero de 3.000 toneladas (ambos por Strakeljahn), dio como resultado un bien merecido telegrama de reconocimiento del alto mando, del Comandante en Jefe de la *Luftflotte* 5:

"Para: 14ª (*Jabo*)/JG 5 Petsamo 11.5.1943
Por los excelentes éxitos de los últimos días reciban mi más especial felicitación.

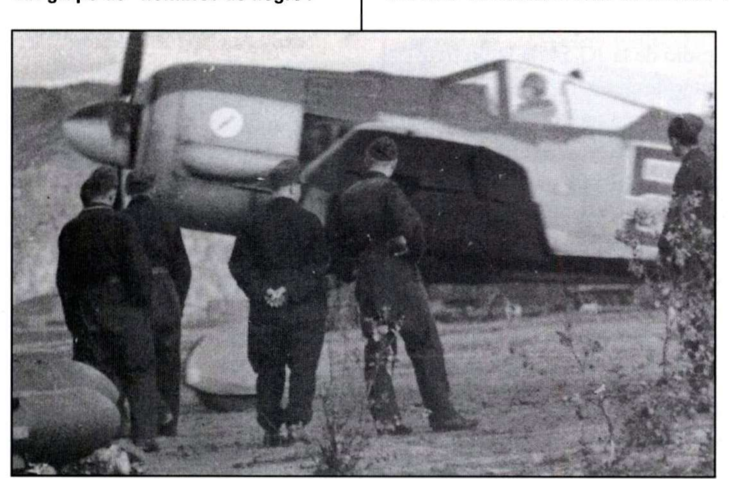
Generaloberst Stumpff".

... y cinco días después:

"De: *Fliegerführer Nord (Ost)* 16.5.1943
Para: 14ª (*Jabo*)/JG 5 Petsamo
El teletipo siguiente es para la atención de todo el personal:
El Führer me ha expresado su felicitación por los ataques contra el tráfico marítimo realizados por los *Jabos* del *Flg.Fü.Nord (Ost)*, y desea también transmitirles su deseo de que estas operaciones continúen con todos los medios disponibles."

Aunque fundamentalmente era una unidad especializada en ataques anti-buque (antes de terminar el año el tonelaje que había enviado al fondo del mar ascendía a más de 39.000 toneladas), la 14ª(*Jabo*)/JG 5 entró inevitablemente en contacto con los cazas rusos de la defensa, de entre los cuales también consiguieron cobrarse su parte de presas. Por ejemplo, cuando, el 19 de agosto, se le concedió la Cruz de Caballero por sus extraordinarios méritos al mando de la unidad, *Starks* Strakejahn ya tenía en su haber nueve derribos. En abril de 1944 la unidad fue trasladada desde el Ártico al clima estival del teatro de operaciones italiano, donde recibió una nueva designación y se incorporó a las fuerzas de ataque a tierra como 4ª/SG 4.

El Fw 190A-3 "5 Negro" de la 14ª(*Jabo*)/JG 5 con base el Petsamo, Finlandia, en el frente del Ártico a principios de la primavera de 1943. Mandada por el Hptm. Friedrich-Wilhelm Strakeljahn, esta pequeña *Staffel* causó estragos en el, hasta entonces intacto, tráfico costero soviético de la zona; tanto es así, que el grupo fue personalmente felicitado por el mismo Führer en mayo de 1943. Además, *Straks* Strakeljahn alcanzó la categoría de as durante este período, destruyendo nueve aviones rusos. Su avión está pintado con los colores reglamentarios de los primeros Fw 190 y no lleva los distintivos amarillos del teatro de operaciones. Sin embargo, lleva el original emblema del "arco y bomba" de la *Staffel* pintado sobre el capot del motor. Obsérvese también en segundo plano el SC 250 y las bombas de 500 kg que están detrás del grupo de "hombres de negro".



ZITADELLE

En los principales frentes de combate de los sectores norte, central y, en menor medida, en el sector sur, continuaba haciéndose sentir en toda su fuerza la presencia de los cazas Fw 190 en la Unión Soviética (si es que "en toda su fuerza" es una expresión adecuada para describir una fuerza cuyo número no llegó jamás a la marca de 200 aparatos ¡y esto a lo largo de un frente que en aquel momento tenía una longitud de 1.930 kilómetros!). De hecho, durante las semanas previas a la ofensiva de Kursk, el número total de Fw 190 en condiciones operativas iba a alcanzar su máximo absoluto: 189 en mayo y 196 en junio de 1943. Por otra parte, debe decirse que en estas cifras también están incluidos los Bf 109 que todavía tenía en dotación el II/JG 54.

Si el número de aparatos estaba aumentando, lo mismo ocurría con la actividad aérea soviética, y con ella las ocasiones de la Jagdwaffe para aumentar su registro de victorias. Fue en el mes de junio cuando la estrella de Walter Nowotny empezó su ascensión, ya que durante ese mes consiguió 41 derribos –su derribo número 100 el 15 de junio, además de 10 victorias en un solo día, el 24 de junio–. En conjunto, el papel desempeñado por la JG 54, o *Jagdgeschwader* Trautloft, en aquel momento fue crucial. Ese apodo era el nombre con el cual se había hecho famosa la unidad en el frente norte; el nombre del hombre que había estado a su frente durante casi tres años. El entonces Maj. Hannes Trautloft había sido el primero en asumir el mando de los tres *Gruppen* hasta entonces independientes con los que se había formado la JG 54 durante la Batalla de Inglaterra. Él les había convertido en un grupo cohesionado, les había dado una identidad introduciendo el célebre emblema del *Grünherz*, en honor de Turingia, su región de origen: el Corazón Verde de Alemania, y había sido su *Kommodore* desde entonces.

El 15 de julio, el Oberstl. Trautloft dejó el mando de la JG 54 al Maj. Hubertus von Bonin. Ascendido al cargo de *Inspizient Ost* (Inspector de Cazas del frente oriental) en el Estado Mayor del *General der Jagdflieger* Adolf Galland, Trautloft continuaría siguiendo paternalmente las vicisitudes de la *Jagdgeschwader* a la que su nombre quedaría asociado para siempre.

El mismo día en que Trautloft se despidió de la JG 54, la largo tiempo esperada operación *Zitadelle*, el último gran envite de Hitler para romper el punto muerto y cambiar el curso de la guerra en el Este de una vez por todas, dio por fin comienzo. Todos, excepto uno de los cinco *Jagdgruppen* de Fw 190 desplegados en el Este, estuvieron implicados directamente en la operación *Zitadelle*. Dejando sólo al II/JG 54 del Hptm. Heinrich Jung con su dotación mixta de 50 Fw 190 y Bf 109s (38 de ellos en condiciones operativas) bajo el mando de la *Luftflotte* 1 para proteger los sectores situados más al norte, el I/JG 54, junto con los I, III, y IV/JG 51 (en total 140 Fw 190, de los cuales 88 estaban en condiciones operativas) se concentraron a lo largo del flanco norte del saliente formando el componente de caza de la *Luftflotte* 6, la Flota aérea encargada de apoyar al 9º Ejército del *Generaloberst* Walter Model.



Fw 190A-A "Doble divisa negra" del Hptm. Paul-Heinrich Dähne, *Gruppenkommandeur* del II/JG 1, Mecklenburg, alrededor de febrero de 1945.

El aparato de Dähne luce uno de los estilos de camuflaje y de insignias nacionales típicos de la última etapa de la guerra. La franja roja de la JG 1 pintada en la parte trasera del fuselaje, propia de las unidades de defensa del Reich, indica que probablemente formase parte del primer lote de aparatos transferidos a mediados de enero, y Dähne podría haberlo heredado del Maj. Hermann Staiger, anterior *Gruppenkommandeur* en el momento del traslado. Dähne consiguió más de 100 victorias, de las cuales unas 80 las obtuvo en el Este (en 1942-1943 había prestado servicio en la JG 52) pero no se sabe cuántas consiguió con el Fw 190 en 1945. Perdió la vida el 24 de abril de 1945 cuando pilotaba el Heinkel He 162 *Volksjäger*.



Fw 190D-9 "Doble divisa negra" del Oblt. Oskar Romm, *Gruppenkommandeur* del IV/JG 3, Prenzlau, marzo de 1945.

El avión de Romm ostenta el camuflaje y los emblemas estándar de la época, incluyendo una cuidadosamente dibujada doble divisa de *Kommandeur*. Esto contrastaba con muchos de los "Dora-9" de la *Stab* IV/JG 3 que mostraban un gran desgaste y pruebas evidentes de haber sido repintados muchas veces. Sin embargo, no parece que a ninguno de ellos se le haya pintado ningún tipo de distintivo del IV *Gr.* detrás de la cruz del fuselaje. La carrera de Romm en la guerra terminó también cuando se estrelló el 24 de abril de 1945 (véase la figura anterior) resultando gravemente herido. Su registro ascendía en aquel momento a 92 victorias.



Fw 190A-3 "Doble divisa negra" del Hptm. Heinrich Krafft *Gruppenkommandeur* del I/JG 51, Jesau, Prusia Oriental, agosto de 1942.

Los A-3 asignados al I/JG 51 durante su transformación a este tipo de avión en Jesau llevaban el camuflaje y los emblemas reglamentarios de aquel período, pero aún no tenían las franjas amarillas distintivas del teatro de operaciones del frente oriental. Sin embargo, a muchos de ellos se les había aplicado, como a éste, la insignia distintiva del *Gr.*: un estilizado carnero sobre el pico de una montaña. Esta insignia no sobrevivió durante mucho tiempo al traslado de la unidad a Rusia, *Gaudi* Krafft tampoco sobrevivió mucho tiempo, ya que fue derribado por la artillería antiaérea el 14 de diciembre cuando su cuenta de victorias se elevaba a 78.



Fw 190A-5 "Doble divisa negra" del Maj. Erich Leie, *Gruppenkommandeur* del I/JG 51, Orel, alrededor de mayo de 1943.

El tercer *Kommandeur* del I *Gr.* con el Fw 190, Erich Leie, tuvo más suerte que sus predecesores, permaneciendo en su mando durante casi dos años. Su A-5, mostrado aquí antes de la ofensiva de Kursk, había cambiado la pintura de camuflaje invernal blanca por el camuflaje de dos tonos de verde de principios del verano. Ascendido a *Geschwaderkommodore* de la JG 77 a finales de 1944, Leie perdió la vida sobre Checoslovaquia el 7 de marzo de 1945 al chocar con un Yak-9 que caía derribado y no sobrevivir al saltar en paracaídas desde poca altura. Había conseguido 75 victorias en el frente oriental, además de 43 en el Oeste.



Fw 190A-3 "Doble divisa negra" del Hptm. Rudolf Busch, *Gruppenkommandeur* del I/JG 51, lago Ivan, Rusia, enero de 1943.

El Anton-3 de Busch demuestra lo que pueden hacer sólo unas pocas semanas de dura campaña. La capa blanca de camuflaje invernal que se le ha aplicado recientemente está ya sucia y desgastada a causa de la actividad en operaciones y al estacionamiento a cielo abierto sobre la superficie helada del lago Ivan. Se le han añadido los emblemas amarillos del teatro de operaciones, pero obsérvese que la insignia del *Gr.* ha desaparecido. Tras poco más de un mes al mando del I *Gr.*, Busch murió en un choque cuando despegaba del lago Ivan el 17 de enero de 1943. Había conseguido 40 victorias, todas ellas, excepto 5, en el Este.



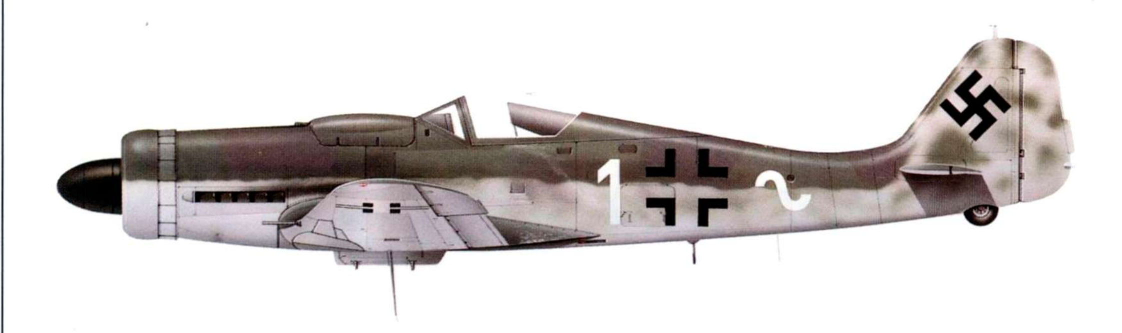
Fw 190A-3 "9 Amarillo" del Hptm. Heinz Lange, *Staffelkapitän* de la 3ª/JG 51, Vyazma, diciembre de 1942.

De nuevo en lo más crudo del invierno, al A-3 de Lange se le ha aplicado una desigual capa blanca de camuflaje invernal. De *Kapitän* de la 3ª/JG 51, Heinz Lange fue ascendido a *Kommandeur* del IV *Gr.*, llegando a convertirse más tarde, menos de cuatro semanas antes del final de la guerra, en el sexto y último *Kommodore* de la JG 51. Había iniciado su carrera en el I/JG 51 derribando un Blenheim de la RAF cerca de la frontera germano-holandesa el 30 de octubre de 1939. A esta única victoria en el Oeste, sumaría posteriormente 69 más durante sus casi cuatro años de servicio en el frente oriental.



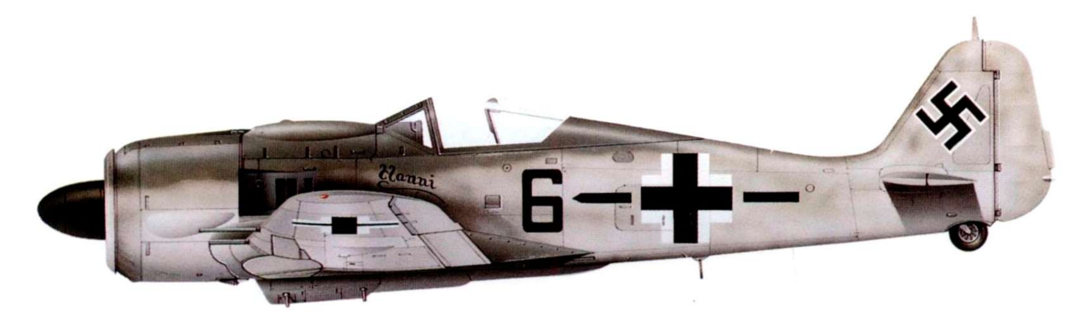
Fw 190A-4 "5 Amarillo" del Lt. Josef Jennewein, de la 3ª/JG 51, Orel, junio de 1943.

El A-4 de Jennewein, luciendo otra variedad de acabado, lleva un diseño de camuflaje descrito de diversas formas como marrón, o tostado, y verde. Obsérvese también que el color amarillo del número es más intenso que la franja de la parte posterior del fuselaje. El 5 era el número de la suerte de Jennewein. Era el que llevaba en su dorsal cuando ganó la prueba de slalom combinado y el campeonato del mundo de esquí alpino en 1940.



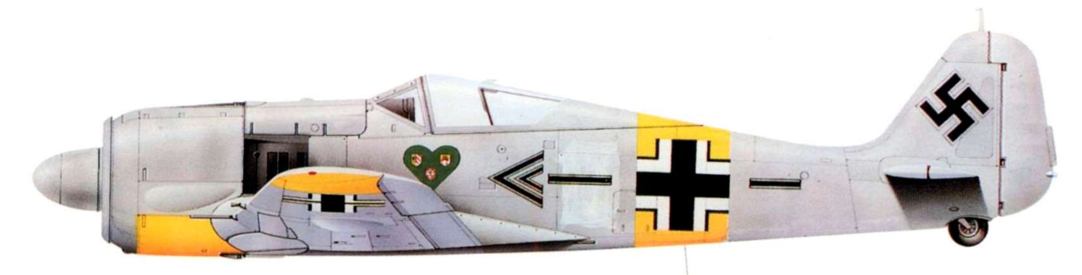
Fw 190D-9 "1 Blanco" del Lt. Kurt Tanzer, *Staffelkapitän* de la 13ª/JG 51, Schmoldow, Pomerania, abril de 1945.

Después de un largo período con los Bf 109, el IV/JG 51 cambió sus aparatos por Focke-Wulfs en las últimas semanas de la guerra. Tanto los A-8 como los D-9 llevaban los acabados reglamentarios de aquel período y todos, como el que aquí se muestra, llevaban pintada la barra ondulada, emblema del *Gr.*, detrás de la cruz del fuselaje, pero ya no tenían los emblemas amarillos del frente oriental. Tanzer obtuvo 126 de sus 143 victorias en el Este. Después de la guerra se unió a la *Bundes-luftwaffe,* muriendo al estrellarse a bordo de un T-33 en 1960.



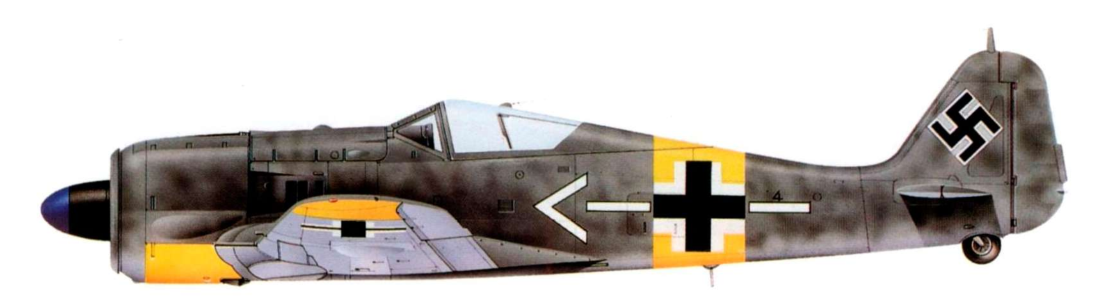
Fw 190A-8 "6 Negro con barras" del OF. Fritz Lüddecke, de la *Stabsstaffel* de la JG 51, Orscha, alrededor de julio de 1944.

Durante un breve período a principios de 1944, la *Stabsstaffel* decoró sus A-8 con nombres personales, una práctica muy poco habitual en los Fw 190 del frente oriental. A diferencia de los otros tres aparatos de la *Stabsstaffel*, los emblemas del *Hanni* no están perfilados en blanco. *Paule* Lüddecke, un *Experte* con 50 victorias en su haber también renombrado por numerosas misiones de apoyo próximo y de caza-bombardero, sucumbió a los disparos de la artillería antiaérea sobre la frontera entre Lituania y Prusia Oriental el 10 de agosto de 1944.



Fw 190A-4 "Doble divisa negra con barras" del Oberstl. Hannes Trautloft, *Geschwaderkommodore* de la JG 54, Krasnogvardeisk, alrededor de diciembre de 1942.

El emblema del "Corazón Verde" fue introducido por el mismo Trautloft. Aquí lo vemos combinado con los escudos de armas de las bases de procedencia de los tres *Gruppen* que componían la JG 54: Nuremberg, Vienna-Aspern y Jesau. Un decreto oficial de principios de 1943 prohibió ese tipo de marcas de identificación en los aviones del frente oriental, además de las marcas de victorias personales; orden que fue acatada por la JG 54. Trautloft, que estuvo al frente de la JG 54 durante casi tres años, obtuvo 45 victorias en el frente oriental antes de ser ascendido a un cargo en el Estado Mayor.



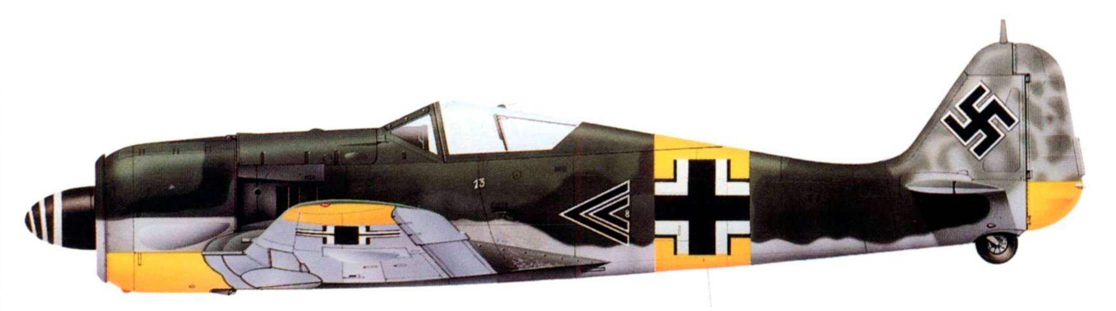
Fw 190A-5 "Divisa blanca con barras" del Maj. Hubertus von Bonin, *Geschwaderkommodore* de la JG 54, Sector Central, alrededor de noviembre de 1943.

Von Bonin utilizó varios aparatos durante el tiempo que ocupó el cargo. Éste fue uno de los últimos que pilotó. Von Bonin fue el único *Kommodore* de la JG 54 que cayó en combate con el enemigo. Perdió la vida al ser derribado cerca de Vitebsk el 15 de diciembre de 1943 habiendo conseguido 64 victorias en el frente oriental.



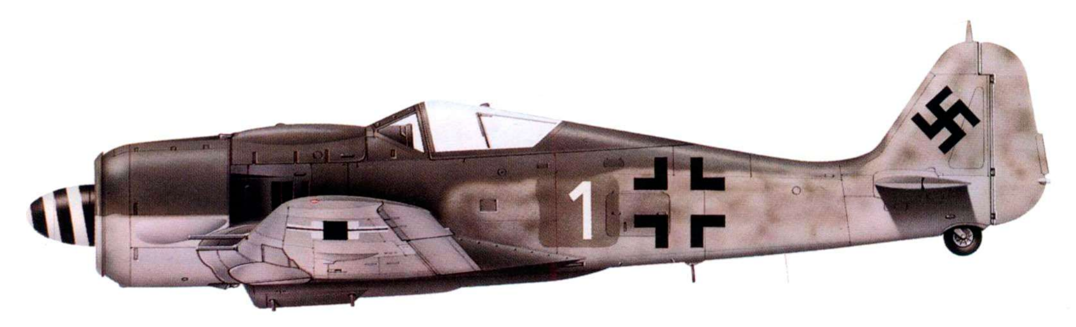
Fw 190A-4 "Doble divisa negra" del Hptm. Hans Philipp, *Gruppenkommandeur* del I/JG 54, Krasnogvardeisk, alrededor de enero de 1943.

Tras conseguir su primera victoria en 1939 sobre Polonia con el JG 76, *Fips* Philipp se convertiría en el segundo piloto que alcanzase la marca de 200 victorias (el 17 de marzo de 1943). Quince días después se despidió de la JG 54 para asumir el mando de la JG 1 en el Oeste y fue derribado por los P-47 norteamericanos el 8 de octubre de 1943, cuando su total se elevaba a 206 victorias, todas ellas, excepto 29, conseguidas en el frente ruso.



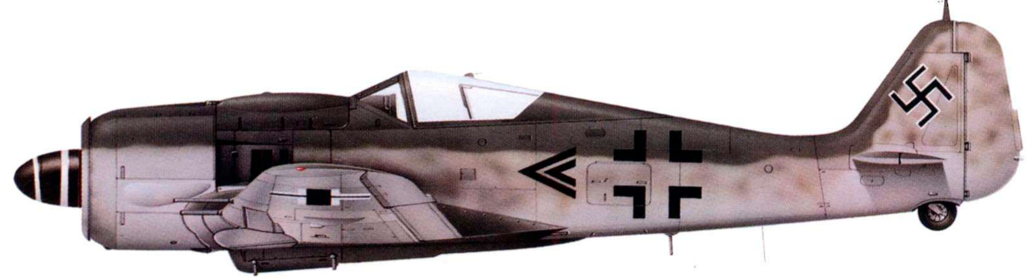
Fw 190A-6 "Doble divisa negra" del Hptm. Walter Nowotny, *Gruppenkommandeur* del I/JG 54, Vitebsk, noviembre de 1943.

Al aparato con el que Nowotny consiguió su victoria número 250 (el 14 de octubre de 1943) convirtiéndose en el as de la Luftwaffe más destacado de la época, Werk Nr. 410004, se le ha recubierto su camuflaje estándar de color gris con una gruesa capa de pintura en dos tonos de verde. Obsérvese el pequeño "8 blanco" que está en el ángulo de las divisas de mando (se cree que se trata de una referencia a uno de sus aparatos favoritos que había pilotado anteriormente) y también el "13 de la suerte" pintado bajo el borde de la cabina. Walter Nowotny dejó el mando del I/JG 54 en febrero de 1944 para hacerse cargo del mando de una unidad de instrucción y después ponerse al frente de la unidad experimental de reactores Me 262 que llevaba su nombre. Murió al estrellarse en Achmer el 8 de noviembre de 1944 tras un combate con bombarderos pesados norteamericanos y su escolta de cazas. De sus 258 victorias confirmadas 255 las consiguió en el Este; 22 más quedaron sin confirmar.



Fw 190A-8 "Doble divisa negra" del Hptm. Franz Eisenach, *Gruppenkommandeur* del I/JG 5, Schrunden, Courland, alrededor de noviembre de 1944.

Eisenach, último *Kommandeur* del I *Gr.* de la guerra, pilotó este extraordinariamente bien cuidado (¿o recién entregado?) "Anton-8" durante lo más intenso de las batallas de Courland. Su acabado es el reglamentario de la época y lleva una cruz del fuselaje simplificada y una espiral pintada en la ojiva de la hélice. Todas las 129 victorias de Eisenach, que empezó como piloto de *Zerstörer*, fueron obtenidas en el Este.



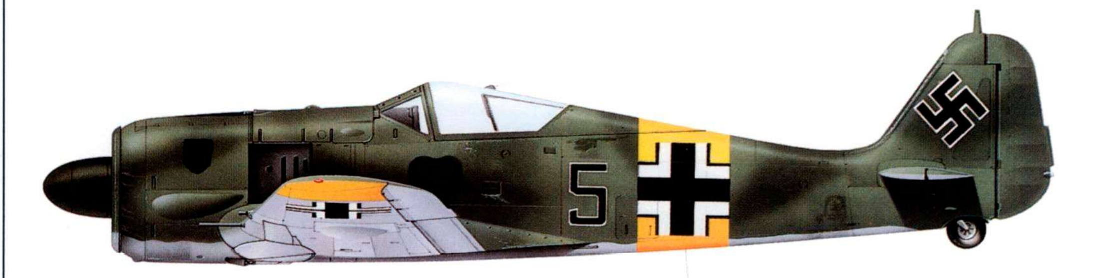
Fw 190A-8 "1 Blanco" del Lt. Heinz Wernicke, *Staffelkapitän* de la 1ª/JG 54, Riga-Skulte, Letonia, alrededor de septiembre de 1944.

Luciendo un típico acabado de la última etapa de la guerra con la cruz del fuselaje simplificada y la esvástica en la cola, el "Anton-8" de Wernicke se distingue sólo por su sorprendentemente nítido número individual, que parece haber sido pintado encima de un anterior número de identificación de dos cifras. *Piepl* Wernicke había empezado su carrera en el I/JG 54 en la primavera de 1942 y sus 117 victorias las consiguió todas mientras estuvo en esta unidad. Murió al chocar en el aire con su punto sobre Courland el 27 de diciembre de 1944.



Fw 190A-4 "2 Blanco" del OF. Anton Döbele, de la 1ª/JG 54, Krasnogvardeisk, primavera de 1943.

Anton Döbele, miembro de la famosa "Nowotny *Schwarm*" pilotaba este "2 Blanco" al que se le había quitado parcialmente el camuflaje invernal para adaptarse a la estación del deshielo. Aunque se ha mantenido el "Corazón Verde", se ha tapado con pintura la insignia del *Gruppe* que estaba sobre el capot del motor. La muerte de Döbele el 11 de noviembre de 1943, al ser embestido accidentalmente por otro caza alemán cerca de Vitebsk, marcó el fin de la serie de 524 victorias obtenidas por la *Schwarm*. *Toni* Döbele había conseguido derribar 94 aparatos enemigos en el frente oriental.



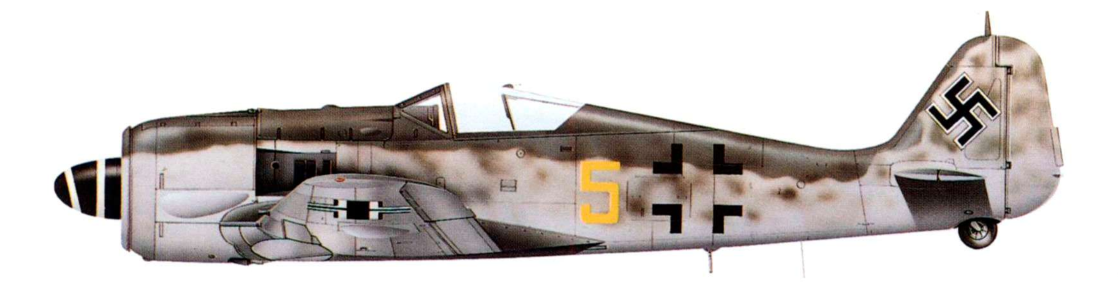
Fw 190A-4 "5 Negro" del Hptm. Hans Götz, *Staffelkapitän* de la 2ª/JG 54, alrededor de julio de 1943.

El A-4 de Götz ilustra una variación en el camuflaje de verano. Obsérvese que las segundas *Staffel* de los dos *Gruppen* de Fw 190 de la JG 54 en el frente oriental (es decir la 2ª/JG 54 y la 5ª/JG 54) llevaban números individuales negros, y no rojos como era reglamentario anteriormente. El uso del color rojo se había prohibido para evitar cualquier posible confusión con los emblemas del enemigo. Götz, que se había unido a la 2ª/JG 54 en enero de 1940, no comenzó a obtener éxitos hasta después de su llegada a Rusia, donde obtuvo la totalidad de sus 82 victorias, antes de caer en combate el 4 de agosto de 1943.



Fw 190A-4 "11 Negro" del Fdw. Hans-Joachim Kroschinski, de la 2ª/JG 54, Krasnogvardeisk, febrero de 1943.

Volviendo a los A-4 con camuflaje de invierno, este ejemplar muestra los signos inequívocos del uso y de la exposición a los agentes atmosféricos. Kroschinski, con un largo historial como miembro del I *Gr.*, consiguió derribar 75 aviones soviéticos –más un bombardero pesado norteamericano que derribó mientras prestaba servicio como instructor en el Oeste– antes de ser herido sobre Courland el 24 de diciembre de 1944.



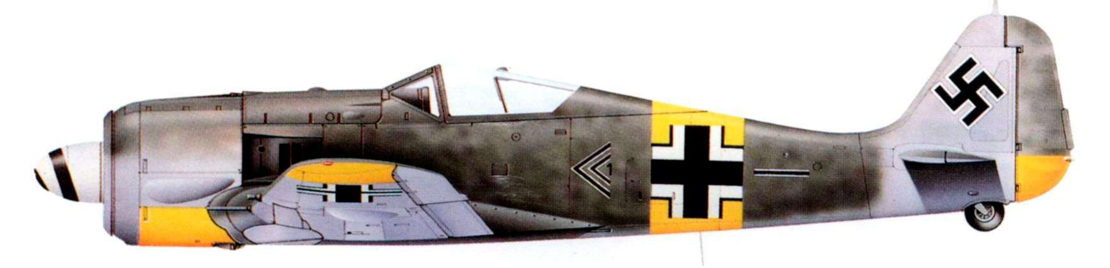
Fw 190A-6 "5 Amarillo" del Oblt. Otto Kittel, de la 3ª/JG 54, Riga Skulte, alrededor de agosto de 1944.

No hay ningún detalle que permita distinguir a este A-6 totalmente estándar como la montura del piloto de mayor éxito de la JG 54. El modesto Otto Kittel pasó la totalidad de los tres años y medio que duró su carrera en el frente en el Este con los "Corazones Verdes". Después de conseguir menos de 40 victorias durante sus primeros meses con el Bf 109, la inmensa mayoría de las que componían su total final de 267 victorias confirmadas las consiguió con el Focke-Wulf, convirtiéndose, posiblemente, en el as más destacado del Fw 190 en el frente ruso. Kittel perdió la vida sobre Courland el 14 de febrero de 1945 en combate contra la bestia negra de tantos pilotos de Fw 190, el *Stormovik*.



Fw 190A-5 "8 Amarillo" del Lt. Robert Weiss, de la 3ª/JG 54, Orel, alrededor de junio de 1943.

Bazi Weiss, que había sido anteriormente miembro de la JG 26 en el Oeste, pasó después dos años en Rusia antes de regresar al Reich para asumir el mando del *Gr.* de los "Corazones Verdes" desplegado en el Oeste: el III/JG 54, al frente del cual resultó muerto en combate contra los Spitfire cerca de la frontera germano-holandesa el 29 de diciembre de 1944. Se cree que unas noventa victorias de su total final de 121 las había conseguido en el frente oriental, la mayoría de ellas con aparatos Fw 190 como este ejemplar pintado en dos tonos de verde.



Fw 190A-6 "Doble divisa negra" del Maj. Erich Rudorffer, *Gruppenkommandeur* del II/JG 54, Immola, Finlandia, junio de 1944.

Representado en el breve período en que su *Gruppe* estuvo desplegado en Finlandia, el densamente moteado A-6 de Rudorffer lleva sus finamente perfiladas divisas de *Kommandeur* encerrando un pequeño "1 negro" al igual que la barra distintiva del II *Gr.* detrás de la cruz. Obsérvese el dibujo espiral de la ojiva de la hélice y las superficies de la cola pintadas en color claro. Un total de 136 de las 222 victorias acumuladas por Rudorffer, que ocupaba el tercer lugar entre los ases de los "Corazones Verdes" (después de Kittel y Nowotny), las obtuvo en el Este con el Fw 190. A pesar de su carácter tranquilo, la guerra estuvo plagada de incidentes para Rudorffer, terminándola con 12 victorias en el Me 262.



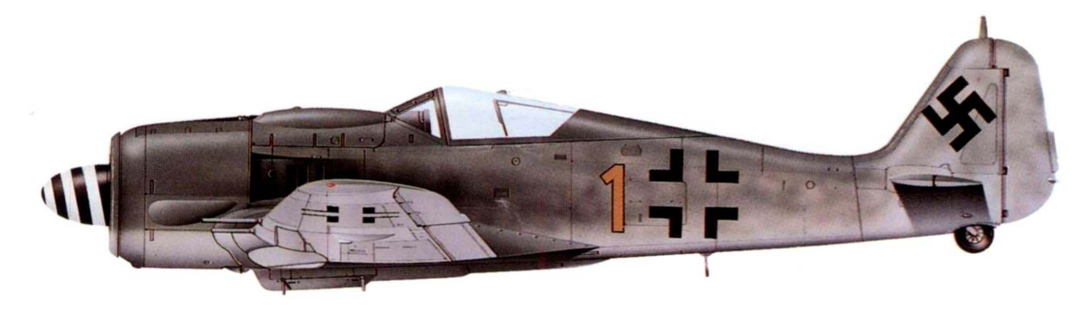
Fw 190A-6 "5 Negro" del Oblt. Max Stotz, 5ª/JG 54, Siverskaya, finales de la primavera de 1943

Recientemente liberados de su blanco invernal, a muchos aviones del II *Gr.* se les aplicó un nuevo diseño de camuflaje distintivo que combinaba un color descrito como tostado, o marrón, con dos tonos de verde. Obsérvese que todavía lleva las insignias tanto de la *Geschwader* como del *Gruppe* y también el número de la *Staffel* en negro. Stotz fue ascendido a *Kapitän* de la 5ª/JG 54 más adelante durante aquel mismo verano, pero poco después, el 19 de agosto de 1943, se le declaró desaparecido en acción cerca de Vitebsk. Todas sus 189 victorias, excepto 16, las obtuvo con el II *Gr.*



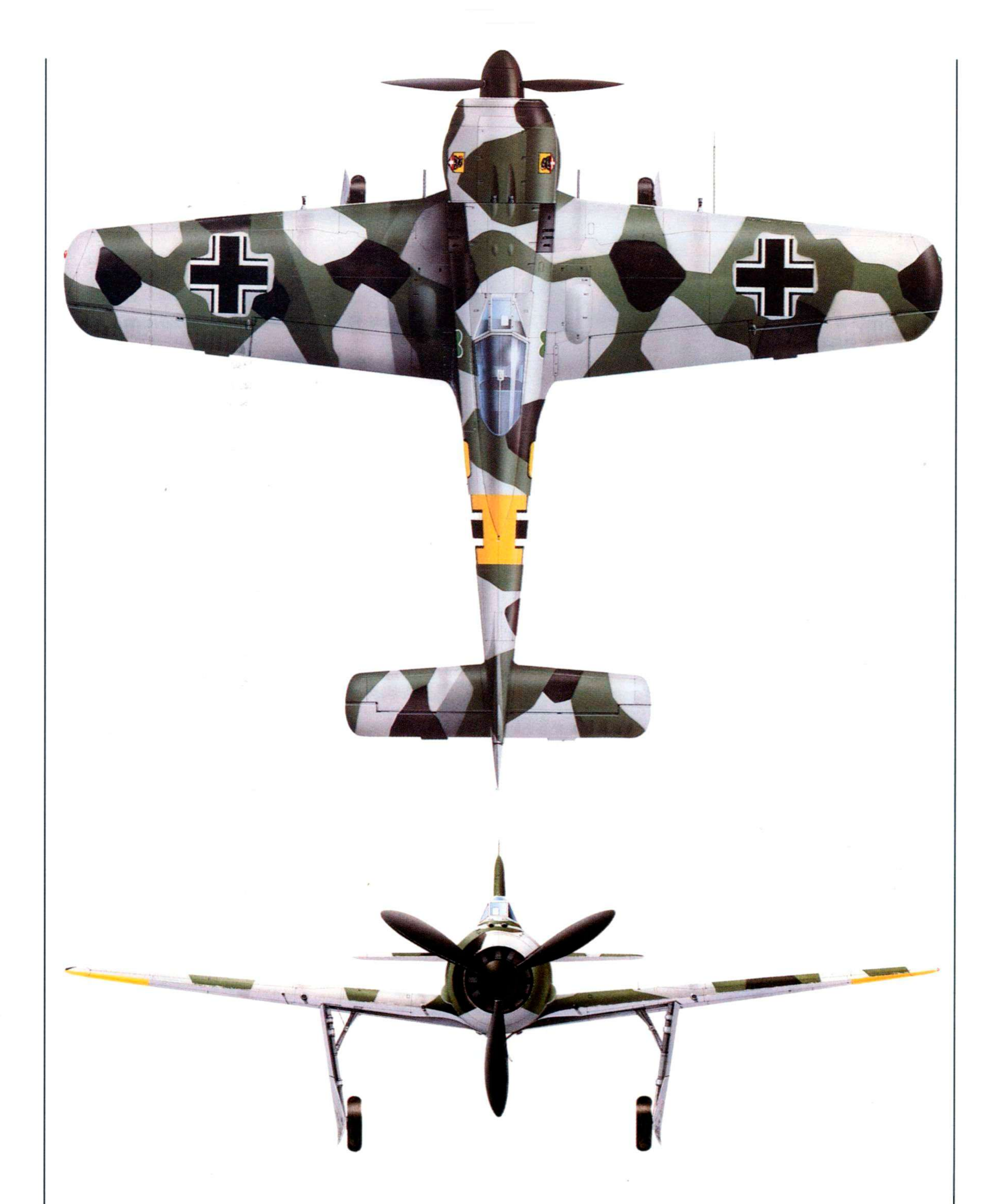
Fw 190A-6 "7 Negro" del Lt. Emil Lang, de la 5ª/JG 54, sector norte, verano de 1943.

Comparado con el "5 negro", el aparato de Lang presenta un aspecto mucho menos sobrecargado. Obsérvese también que todas las insignias de identificación han sido cubiertas con pintura. *Bully* Lang consiguió 173 derribos, incluyendo 25 conseguidos en el Oeste tras su ascenso para asumir el mando del II/JG 26. Resultó muerto en un combate aéreo contra los P-47 sobre Bélgica el 3 de septiembre de 1944.



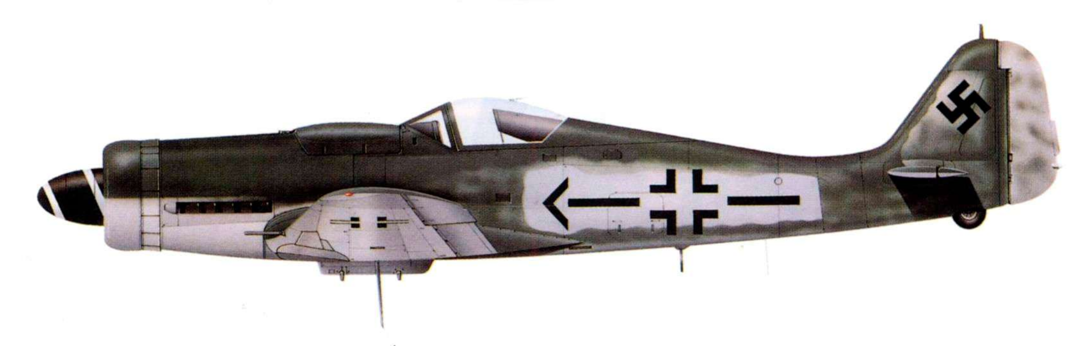
Fw 190A-8 "1 Amarillo" del Lt. Gerd Thyben, *Staffelkapitän* de la 7ª/JG 54, Libau-Grobin, Courland, alrededor de enero de 1945.

Este aparato está pintado en un color pardo con insignias simplificadas típico de la última etapa de la guerra, animado en este caso por una apretada espiral pintada en la ojiva de la hélice. Thyben había llegado al II/JG 54 en abril de 1944 tras servir en la JG 3 en el sur de Rusia. Cuando terminó la guerra estaba al mando de la 7ª *Staffel* y había obtenido 152 victorias en el frente oriental (más 5 en el Oeste). Su última víctima, que cayó el 8 de mayo de 1945, fue también el último de los casi 9.500 aviones enemigos derribados por los "Corazones Verdes" durante la II Guerra Mundial.



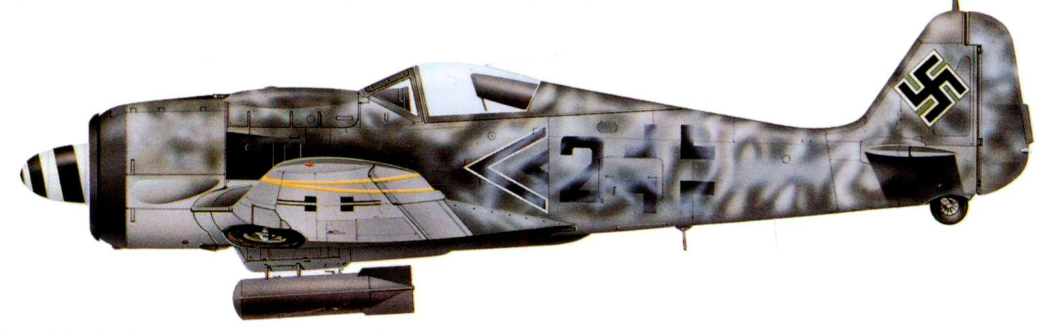
Fw 190A-4 "2 Amarillo" del OF. Heinrich Sterr, de la 6ª/JG 54, alrededor de marzo de 1943.

El II *Gr.* también retiró grandes superficies del camuflaje blanco de invierno para revelar el acabado en dos tonos de verde que estaba debajo. Algunas veces aplicaban manchas de color negro para romper aún más la silueta del avión. Sterr, quien, al igual que Robert Weiss, recibía el apodo de *Bazi* (una expresión coloquial bávara y austriaca que quiere decir "pícaro"), se había unido al II/JG 54 en 1942. Obtuvo 127 victorias en el Este –la mayoría de ellas con el Fw 190– antes de ser destinado, a finales de 1944, al IV *Gr.* para realizar misiones de defensa del Reich. El 26 de noviembre de 1944, fue derribado por un P-51 cuando intentaba aterrizar en Vörden.



Fw 190D-9 "Doble divisa con barras" del *Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Geschwaderkommodore* de la SG 2, Grossenhain, abril de 1945.

La carrera de Rudel pilotando el Ju 87 en Rusia es legendaria. Fue el oficial más condecorado de toda la *Wehrmacht* (y el único que recibió las Hojas de Roble de Oro). Su unidad continuó empleando los Ju 87 contra-carro mucho después de que otras SG se hubiesen transformado al Fw 190. Pero durante las últimas semanas de la guerra él también fue persuadido para pilotar el caza monoplaza. Tras hundir un acorazado, un crucero, un destructor y más de 70 lanchas de desembarco, y haber destruido más de 500 tanques enemigos, 800 vehículos no acorazados, 150 asentamientos de artillería, cuatro trenes blindados y un número de puentes demasiado grande para mencionarlo, el registro de las nueve victorias en el aire obtenidas por Rudel parece casi insignificante.



Fw 190F-9 "Doble divisa negra/2" del Maj. Karl Kennel, *Gruppenkommandeur* del II/SG 2, Börgönd, Hungría, alrededor de diciembre de 1944.

El F-9 de Kennel, que había ascendido de *Staffelkapitän* de la 5ª/Schl. G 1. hasta llegar a ser *Kommandeur* del II/SG 2 durante los nueve últimos meses de la guerra, ilustra gráficamente la importancia del camuflaje en el invierno de 1944-1945. Los *Schachtflieger* corrían ahora el mismo riesgo, si no mayor, de ser sorprendidos por los cazas aliados en busca de presas en tierra que en el aire. La divisa amarilla alrededor de las superficies inferiores y superiores del ala izquierda era la marca de reconocimiento estándar del teatro de operaciones para todos los aviones de ataque a baja cota con base en Hungría, tanto para los Fw 190 como para los Ju 87.



Fw 190A-5 "G Negra" del OF. August Lambert, de la 5ª/SG 2, sector sur, finales de 1943.

Un avión algo maltratado por los elementos y poco distinguido para el piloto de ataque a tierra con más éxito de todos. En 1944, durante la campaña de Crimea, la cuenta de victorias de Lambert se elevó como un cohete; sólo en las tres semanas de la batalla de Sebastopol pasó de 20 a 90. Tras un período como instructor, Lambert regresó al combate durante las últimas semanas de la guerra como *Staffelkapitän* de la 8ª/SG 77. Su "9 Negro" fue derribado por los P-51 cerca de Dresde el 17 de abril de 1945, cuando su total de victorias ascendía a 116 (con mucho, el más elevado de todos los *Schlachtflieger*).



Aquí vemos al OF. Otto Kittel, de la 3ª/JG 54, el piloto de Fw 190 que más victorias obtuvo en el frente oriental, vistiendo su mono de vuelo de invierno, equipado con cuello de piel, en el sector norte a principios de 1944. También lleva la gorra de piel reglamentaria. Obsérvese la línea diagonal de la cremallera de la parte superior del traje.

El *Schlachtflieger* que mayor número de victorias consiguió, el Lt. August Lambert de la 5ª/SG 2, vistiendo un traje de vuelo de dos piezas de cuero negro (una opción muy popular durante la guerra entre muchos pilotos de cazas y aviones de ataque monoplaza). Lleva los pantalones metidos en las botas de vuelo reglamentarias, y una pistola Walther PP y una brújula adornan su cinturón. Obsérvese que Lambert lleva un simple pañuelo de seda enrollado al cuello, que en el verano de 1944 sería sustituido por la Cruz de Caballero.

El Oberstl. Hannes Trautloft, que durante mucho tiempo fue *Kommodore* de la JG 54, le sacaba la cabeza a la mayoría de los demás pilotos de la Geschwader debido a su elevada estatura (1 metro y 95 centímetros) y su constitución robusta. Aquí se le ve durante el otoño de 1943 con su chaqueta de cuero favorita con cuello de piel, con los pantalones de montar de oficial y con botas de vuelo hasta la altura de la rodilla. La Cruz de Caballero de Trautloft y las divisas de su graduación son apenas visibles debajo de la chaqueta.



El OF. Hermann Buchner de la 4ª/SG 2 lleva puesta la sencilla guerrera ligera de verano y los pantalones de montar tan populares entre los pilotos de los rangos inferiores durante los cálidos meses de verano. Sobre la manga lleva los "bigotes" del OF. –divisa de su rango sobre el mono de vuelo– y lleva puesta una gorra del modelo 1943. Buchner realizó más de 600 misiones en el Este y terminó la guerra como uno de los ases.

Walter Nowotny fue, sin duda, el piloto más famoso de Fw 190 (aquí está, como Oblt.). Era una verdadera leyenda en la Luftwaffe. Fue el primero que alcanzó la mágica marca de 250 victorias y aquí le vemos en la época en que superó esa marca en octubre de 1943. Lleva una camisa ligera de verano, un paracaídas *Fallschirm* 30/1 con su arnés y sus famosos "pantalones de la victoria" parcheados con cuero en las rodillas. Estos pantalones los llevaba en todas sus misiones, tras caer al Báltico en julio de 1941. Manchados de sal y desgarrados por el alambre de espino de las alambradas, estos pantalones están metidos dentro de una botas de vuelo mucho más nuevas. En la cabeza lleva el casco de vuelo ligero *Netzkopfhaube* y encima de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas lleva un laringófono estándar, popular entre los pilotos de Fw 190 del teatro de operaciones.

El Oblt. Joachim Brendel, un as con 189 victorias conseguidas con la JG 51, lleva una indumentaria similar a la de Nowotny, aunque sus pantalones son auténticos pantalones de vuelo amplios con profundos bolsillos en las rodillas. También lleva la gorra del modelo 1943. A diferencia de los otros cinco pilotos, Brendel lleva zapatos de cordones, así como una corbata negra detrás de su Cruz de Caballero. Éste era su aspecto en la primavera de 1944.

La primera mañana de la ofensiva estuvieron ocupados proporcionando escolta a los bombarderos y a los Ju 87, y hasta aquella tarde no tuvieron lugar los primeros encuentros de importancia con los cazas soviéticos. Los pilotos de la JG 51 que habían cambiado sus Fw 190A-3 por los más modernos A-4 y A-5 poco antes de la operación *Zitadelle*, consiguieron arrebatar a los rusos la superioridad aérea local durante los primeros días de la ofensiva. Durante este período todos los *Experten* reconocidos aumentaron sus registros. Pero fue un nombre hasta entonces desconocido el que resplandeció repentinamente, y demasiado brevemente, brillando sobre los campos de batalla de Kursk. El OF. Huber Strassl, de la 8ª Staffel, un austriaco de 24 años de edad, había pertenecido a la *Geschwader* desde finales de 1941, consiguiendo en aquel tiempo 37 derribos. En cuatro salidas diferentes durante la primera tarde de la operación Zitadelle ¡consiguió derribar la sorprendente cifra de 15 enemigos más! Y al día siguiente añadiría otras 10 victorias a su registro. El 7 de julio sólo logro derribar dos más, pero el cuarto día, la suerte del agotado Strassl terminó por abandonarle. Después de despachar a tres víctimas más, fue atacado por cuatro LaGG-3 al sur de Ponyri. Incapaz de salir de debajo de sus atacantes, Strassl se vio obligado a descender aún más. Entonces, una ráfaga de uno de los rusos le partió un ala. En un intento desesperado saltó en paracaídas a menos de 300 metros de altitud, pero su paracaídas no llegó a abrirse a tiempo.

La JG 51 perdería cuatro pilotos más durante los cinco primeros días de la operación *Zitadelle*, pero el 10 de julio los acontecimientos dieron un giro más amenazador y alarmante. La oposición aérea se endurecía; los ataques de los bombarderos rusos iban en aumento y sus cazas empezaban, por primera vez, a montar su propia versión de las operaciones de *Freie Jagd* sobre el territorio en poder de los alemanes. En tierra, se había lanzado la contraofensiva soviética al norte de Orel, dirigida contra la retaguardia del 9º Ejército. La tenacidad de la resistencia se reflejaba en las pérdidas de la JG 51; el 17 de julio, cuando fue detenido el ataque alemán, diez pilotos más habían sido derribados, incluyendo a dos ases con más de 30 victorias: el Lt. Albert Walter y el OF. Hans Pfahler del II y IV Gr. respectivamente. El 11 de julio, el IV/JG 51 perdió también a su *Gruppenkommandeur*, Maj. Rudolf Resch (94 victorias), derribado por cazas enemigos al sur de Ponyri.

La JG 54, cuya presencia se limitaba a un solo *Gruppe*, tuvo un número de bajas considerablemente menor. Pero durante el segundo día de la operación el I/JG 54 sufrió también la pérdida de su Gruppenkommandeur cuando el Maj. Reinhard *Seppl* Seiler, que había sustituido al Maj. Phillip en abril, fue herido de gravedad minutos después de conseguir su victoria número 100. Al menos cinco pilotos más cayeron en Kursk, entre los que se contaba el recién llegado Lt. Günther Scheel. Habiendo entrado a formar parte de la 3ª *Staffel* en la primavera, Scheel raramente regresaba de una misión sin haberse cobrado alguna presa, consiguiendo acumular 71 derribos en un número casi igual de salidas. El 17 de julio Scheel embistió a un Yak-9 cerca de Orel y se estrelló desde una altitud de 250 pies, explotando con su Fw 190 en el impacto. Veinticuatro horas más tarde, el Fdw. Helmut Missner consiguió anotar la victoria que hacía el número 5.000 de las conseguidas por la *Geschwader*.

Pero fue durante las secuelas inmediatas de la operación Zitadelle cuando se produjeron las pérdidas más lamentables de todas, entre ellas las

de un cuarteto de jefes de unidad altamente experimentados con un largo tiempo de servicio. El Hptm. Heinrich Jung, que había sido ascendido de *Staffelkapitän* de la 4ª/JG 54 para asumir el mando del II Gr. tras la pérdida de *Assi* Hahn, había conseguido 68 derribos antes de sucumbir ante los cazas soviéticos cerca de Mga, al sureste de Leningrado, el 30 de julio.

Todavía concentrados a lo largo del flanco norte del cada vez más reducido saliente, el desgaste de los tres *Gruppen* de la JG 51 continuó durante los días y semanas que siguieron al abandono de la ofensiva de Kursk. Situados en medio de la dirección del contraataque soviético, sus pérdidas no se limitaron a los pilotos; un número cada vez mayor de tripulantes de tierra estaban cayendo ante los ataques de los bombarderos y *Stormovik* rusos contra los aeródromos y los alrededores de Orel.

Pero para la Jagdwaffe las verdaderas repercusiones del fracaso de la batalla de Kursk tenían un alcance mucho mayor que las pérdidas individuales de las unidades, a pesar de lo abrumadoras que habían sido. Aunque el contragolpe inicial soviético había sido detenido a un alto precio a las puertas de Orel, aquel respiro sería efímero. Sesenta y un ejércitos soviéticos estaban agazapados tras las líneas del frente, y en agosto Stalin los lanzó al ataque en una serie de golpes demoledores. Al norte de Kursk, la ofensiva se reanudó, no sólo contra Orel, sino contra Yelny, Smolensk y Velizh también. Al sur, estaban amenazadas Kharkov y Poltava; todavía más al sur, Stalino y toda Ucrania. Sólo los 12 ejércitos desplegados en el sector norte permanecían aún relativamente inactivos. Pero esta vez, las ofensivas soviéticas no serían detenidas, ni por los alemanes, ni por las condiciones meteorológicas. Manteniendo la presión a lo largo de todo el invierno, continuarían hasta la primavera de 1944.

A pesar de haber encabezado una sucesión de salidas que parecía no tener fin sobre el enorme frente de batalla de Kursk, el Hptm. Erich Rudorffer, Gruppenkommandeur del II/JG 54, todavía puede esbozar una sonrisa mientras disfruta de un rápido cigarrillo entre operaciones en Orel el 28 de agosto de 1943. Rudorffer terminó la guerra con la asombrosa cifra total de 222 victorias, 136 de las cuales las obtuvo en el Frente Ruso. Su última docena de enemigos derribados, la consiguió con el Me 262 mientras prestó servicio como Gruppenkommandeur del II/JG 7.

Todo este período de ocho meses significó una etapa de movimiento sin precedentes para los *Gruppen* de Fw 190 de las JG 51 y JG 54 ya que el Estado Mayor alemán, sometido a una presión cada vez más grande, les movía sobre los mapas de operaciones de sus cuarteles generales, como si se tratase de piezas de ajedrez, enviándoles de una nueva brecha en el frente de 1.130 kilómetros a la siguiente. Porque, no sólo los rusos eran más fuertes de un día para otro, sino que las fuerzas de la Jagdwaffe en el frente oriental disminuían por el continuo desgaste.

La prioridad de la defensa de la patria no era simplemente cuestión de números. La realidad de los bombarderos pesados norteamericanos que entonces paseaban su poderío adentrándose en el espacio aéreo del *Reich* había conseguido captar totalmente la atención colectiva de Berlín. Y la baja prioridad del suministro de nuevos Fw 190 a los remotos rincones de Rusia –que no fue adecuado ni en los mejores tiempos – lo convirtió en absolutamente precario. El primer *Jagdgruppe* que sufrió sus consecuencias, el IV/JG 51 del Maj. Hans-Ekkerhard Bob, se había visto obligado ya a volver a emplear los Bf 109G-6. Otros le seguirían después. Pero antes de seguir los pasos de los *Gruppen* de Fw 190 que aún quedaban, cuando se embarcaban en su larga retirada, hemos de regresar al comienzo de la operación *Zitadelle*... en esta ocasión al flanco sur.

SCHLACHTFLIEGER

Mientras las JG 51 y 54 combatían a lo largo del flanco norte del saliente de Kursk, el extremo sur estaba cubierto de forma similar por sus homólogas equipadas con Bf 109, las JG 3 y 52 (la primera de las cuales sería poco después reclamada para atender a misiones de defensa del Reich). Sin embargo, el Fw 190 también estuvo presente en aquel flanco sur, materializando su presencia en dos *Gruppen* –algo más de 40 aviones en total– ¡utilizados como bombarderos!

La evolución de las unidades de ataque a tierra de la Luftwaffe había sido un proceso largo y complejo. Su organización empezó siendo bastante simple al estallar la guerra, con un único *Gruppe* de viejos biplanos Hs 123 que operaban bajo la nada sencilla designación de II(Schl.)/LG 2 [2ª Ala (de ataque a tierra) del 2º Grupo de Instrucción y Desarrollo]. Este grupo, que había conseguido causar unos estragos sorprendentes realizando misiones de apoyo aéreo próximo a través de Polonia y Francia, vio como sus éxitos se terminaban de golpe. Con sus biplanos, demasiado vulnerables para exponerse a la confrontación directa sobre el Canal de la Mancha con los Hurricane y Spitfire del Mando de Caza de la RAF, se retiró a Alemania para ser reequipado con el Bf 109. La responsabilidad de llevar la *Blitzkrieg* hasta Inglaterra recaería exclusivamente sobre los hasta entonces invencibles Ju 87. Pero, lamentablemente, pronto resultaría evidente que éstos no estaban a la altura de las circunstancias en la histórica batalla aérea que se avecinaba; realidad admitida tácitamente por el Reichsmarschall Hermann Göring cuando ordenó que la tercera parte de todos los aparatos monomotores que componían su fuerza de cazas en el Paso de Calais fuesen transformados para que fuesen capaces de llevar bombas en lugar de los Stuka.

Tras haberse sentado este precedente, estos primeros Bf 109 preparados para llevar bombas fueron reunidos posteriormente en *Jabostaffeln* especializadas (escuadrillas de caza-bombarderos); reorganizándose después, junto con los Bf 110, en *Schellkampfgeschwader* (Alas de bombarderos rápidos). Además, el éxito con que concluyó otra *Blitzkrieg* terrestre, esta vez contra Yugoslavia, había restaurado también la confianza tanto en el Stuka como en los Hs 123 de ataque a tierra, o *Schlacht*, con los que había sido equipado de nuevo parcialmente el II(Schl.)/LG 2.

Éste era el algo confuso triunvirato – *Schnellkampf*, Stuka y *Schlacht* – que componía la fuerza de apoyo aéreo táctico de la Luftwaffe que acompañó los avances terrestres iniciales en Rusia. Al llegar el año 1942, el único *Schlachtgruppe* de 1939 había crecido para convertirse en dos *Schlachtgeschwader* completas, dotadas con una mezcla de aparatos compuesta predominantemente por Bf 109E, junto con unos cuantos de los originales Hs 123 y bimotores Hs 129. Sin embargo, a finales de aquel año, los grandes rigores del frente oriental estaban demostrando que, en las primitivas condiciones en las que tenía que desenvolverse, frecuentemente, en la Unión Soviética, los puntos débiles del Bf 109 le hacían aún menos adecuado como avión *Schlacht* que como caza. Y cuando se buscó un sustituto –un aparato que fuese robusto, fiable, que se desenvolviese bien a bajas

El Hptm. Hans Stollnberger, *Staffelkapitän* de la 6ª/Schl. G1, en Kursk. Tras verse obligado a realizar un aterrizaje forzoso durante la batalla, pasó cuatro días en Rusia tras las líneas enemigas, consiguiendo escapar tras atravesar a nado el río Don al amparo de la oscuridad. Stollnberger terminó la guerra como *Kapitän* de la 8ª/SG 10 con 45 victorias.





Una impresionante formación de los primeros Fw 190F del II/Schl. G1.

altitudes y que pudiese encajar bien el castigo del enemigo– la elección era evidente. La primera unidad de ataque a tierra del Este en ser reequipada con el Fw 190 fue la *Schlachtgeschwader* 1 (Schl. G.1) del Maj. Hubertus Hitschhold, cuyos dos *Gruppen* de Bf 109E empezaron a retirarse del sector del río Chir del frente de Stalingrado por escalones de una *Staffel* cada vez a finales del otoño de 1942.

Los comentarios de los pilotos durante su transformación al Focke-Wulf eran muy parecidos a los que habían hecho sus colegas de las unidades de caza. El Lt. Fritz Seyffardt del II/Schl. G.1, uno de los primeros pilotos que volaron con el Fw 190 en operaciones en el frente oriental y que acabaría la guerra con 30 victorias aéreas, relata así sus impresiones:

"En 1942, vi por primera vez y piloté mi primer Fw 190; estaba encantado con este aparato. Durante la guerra piloté los modelos A, F y G del Fw 190, y también el Messerschmitt Bf 109. La diferencia entre el Fw 190 y el Bf 109 era que en la cabina del Focke-Wulf había más espacio y los controles eran más sencillos: por ejemplo, los flaps de aterrizaje y las aletas de compensación eran de accionamiento eléctrico. Otra diferencia importante era la estabilidad del Fw 190. Gracias a los largueros de sus alas y a su ancho tren de aterrizaje el aparato era notablemente más estable en vuelo, y especialmente en el aterrizaje en pistas en mal estado. Sin embargo, a grandes alturas el rendimiento del motor era inadecuado. El radio de acción normal de los últimos aparatos del modelo F era de 600 a 680 kilómetros aproximadamente. La duración media de una misión sobre el frente ruso era de 45 a 60 minutos. La potencia de fuego era muy buena, por lo general disponíamos de dos cañones de 20 mm y dos ametralladoras. También podía llevar dos cañones de 20 mm adicionales en los soportes exteriores de las alas. En cuanto a la táctica de vuelo, con la que tuvimos más éxitos era cuando volábamos en formación abierta, es decir, con una separación de 80 a 100 metros entre aparatos. Cuando estábamos sobre la zona del objetivo nos dividíamos para atacar en grupos de *Rotte* de dos aviones, reuniéndonos en formaciones mayores durante el vuelo de regreso. En un total de 500 misiones sobre el frente, tuve que efectuar varios aterrizajes con la panza sobre terrenos de diversos tipos, y eso era algo que podía hacerse sin ninguna dificultad".

Aunque las primeras *Staffeln* del Schl. G.1 habían regresado al sector sur del frente a principios de 1943, donde colaboraron en la protección de las primeras fases de la retirada del Cáucaso, la *Geschwader* no completó su reequipamiento con el Fw 190 hasta mayo; justo a tiempo para los preparativos de la operación *Zitadelle*. El papel desempeñado por los dos *Gruppen* de Fw 190 de la Schl. G.1 en la Batalla de Kursk ha quedado siempre ensombrecido por las unidades especializadas contra-carro equipadas con versiones de Ju 87 y Hs 129 armados con cañones; ya que mientras estas últimas se dedicaban a dar caza a los medios acorazados soviéticos, el cometido principal de los Fw 190 era el de atacar a las unidades de infantería que apoyaban a los carros de combate y los asentamientos de la artillería rusa con bombas en racimo antipersonales SD-1 y SD-2. Estas bombas arracimadas consistían en contenedores que dispersaban sobre una zona muy amplia 180 o 360 pequeñas bombas de fragmentación produciendo un efecto devasta-



Uno de los *Schlachtflieger* más experimentados de la Luftwaffe era el Maj. Alfred Druschel, *Geschwaderkommodore* de la Schl. G 1. Obsérvese su Cruz de Hierro con Hojas de Roble y Espadas, que le había sido concedida el 19 de febrero de 1943 por completar su misión número 700. Perdió la vida sobre Las Ardenas durante la operación *Bodenplatte* el día de Año Nuevo de 1945.

dor. Pero para los pilotos de la Schl. G.1, a cuyo mando estaba ahora el Maj. Alfred Druschel y que, para el ataque a Kursk, habían establecido su base en Varvarovka, la respuesta del Ejército Rojo a sus ataques resultó una gran sorpresa. En contraste con la costumbre de los alemanes de buscar inmediatamente protección y confiar en la defensa de su artillería antiaérea cuando eran atacados por aviones en vuelo rasante, se observó que, "con los rusos ¡todos y todo devolvía el fuego!". Un famoso comentario de aquella época describe de un modo más gráfico la lluvia de proyectiles con que se encontraron sobre Kursk: "Nos tiraban con todo lo que tenían a mano; ametralladoras, fusiles, incluso con pistolas. La cantidad de plomo que había en el aire era indescriptible. Podría jurar que nos habrían tirado herraduras si hubiesen podido quitárselas a los caballos a tiempo". Aquello no era un buen augurio para las futuras operaciones de *Schlacht.*

Cuando los alemanes abandonaron su ofensiva a mediados de julio, los Fw 190 de los I y II/ Schl. G 1 empezaron a concentrarse cada vez más sobre las líneas de abastecimiento rusas por las cuales llegaban las tropas y los materiales necesarios para alimentar la masiva contraofensiva soviética. Contra estos objetivos no acorazados obtuvieron un considerable éxito, como atestigua el siguiente relato:

"El 11 de julio, me dirigía hacia Kursk al frente de mi *Schwarm*. Volábamos a unos 150 metros de altitud, muy separados en formación de combate. Era un precioso día de verano, no se veía ni un solo caza enemigo en el cielo, y debajo de nosotros estaba una carretera de abastecimiento, al principio sin ningún tráfico sobre ella. Pero de pronto, descubrimos una columna de camiones que marchaba en dirección sur levantando enormes nubes de polvo que les delataban; parecía que tenían mucha prisa. En total había una docena de camiones, todos cargados con bidones de combustible. Dividí mi *Schwarm* en dos *Rotten* y di la orden de atacar a baja cota. Mi *Rotte* atacó a los que iban a la cabeza del convoy, atacando de flanco; la otra empezó por el extremo de la cola. Después de la primera pasada, uno o dos camiones estaban ya ardiendo. Estábamos de suerte, habíamos sorprendido un convoy de combustible y podíamos destruirlo a placer, no había cazas por los alrededores y las defensas terrestres eran mínimas. Quince minutos después lo único que quedaba de aquella columna era una docena de montones de chatarra en llamas y una columna de humo que se elevaba en el aire hasta 500 o 700 metros de altura. Para nosotros, las unidades de ataque a tierra, había objetivos en abundancia. La verdad es que no podíamos quejarnos".

Sin embargo, los ataques individuales como éste eran sólo alfilerazos contra la avalancha del avance soviético. Un mes después de Kursk, el II/Schl. G1 se había retirado a la zona de Kharkov. Retomemos de nuevo el relato:

"A pesar de todos los esfuerzos, nuestras fuerzas de tierra eran incapaces de detener la embestida del Ejército Rojo. La carretera a Kharkov pasaba cerca de nuestra nueva base en Kharkov-Rogan. Estaba llena de tropas nuestras marchando en dirección al Oeste. Nuestros tripulantes de tierra preguntaron a los soldados sobre cuáles eran sus órdenes y adónde se dirigían, y les contestaron que eran la retaguardia de la división ¡y que los siguientes grupos de tropas que viniesen por aquella carretera serían los rusos! Nosotros, los pilotos, no quedamos muy felices al oír estas noticias. Se lo contamos a nuestro jefe, quien, a su vez, informó de la situación al *Gruppenkommandeur*. Entonces se desató el infierno. En menos



Los objetivos principales de los *Schlatchtfliegers* en Kursk eran los carros de combate, y no cabe duda de que los rusos se encargaron de que no faltasen objetivos en cantidad. Cerca de Rzhev, el II/Schl. G1 destruyó desde el aire nada menos que 45 T-34, cuyos restos carbonizados dan testimonio de la potencia de fuego de los Fw 190 configurados para el ataque a tierra.

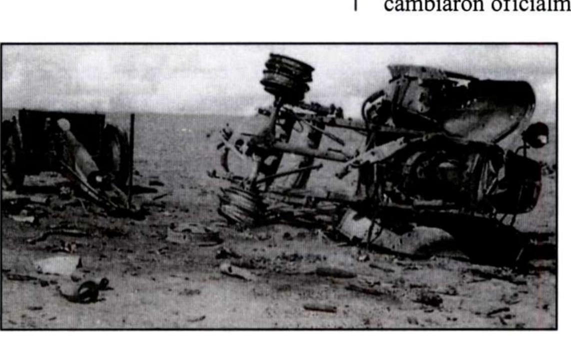
de una hora nos habíamos trasladado al completo a Bol-Rudka, un aeródromo situado al norte de Poltava. Nadie había pensado en informar a nuestro *Gruppe* de lo que estaba ocurriendo. Aquel mismo día, los rusos entraron en Rogan. Pero nosotros habíamos conseguido salvar nuestros aparatos, nuestro material y las tripulaciones de tierra sin sufrir pérdidas. Las tripulaciones de los Ju 52, igual que había ocurrido con tanta frecuencia durante este período, habían estado a punto precisamente en el momento y lugar donde se les necesitaba. Sin la ayuda de las *Staffeln* de transporte, en muchas ocasiones, nosotros los aviadores del frente oriental, simplemente habríamos desaparecido sin dejar rastro.

"Bol-Rudka no era más que un campo que había sido transformado en pista de aterrizaje. Llegamos allí como un circo ambulante y levantamos nuestras tiendas. Todo el mundo sabía lo que tenía que hacer, y pronto estuvimos realizando misiones al Norte y al Noroeste. La situación exacta de nuestras líneas nos era desconocida. Nuestro primer cometido era localizar las posiciones de nuestras tropas avanzadas. Muchas unidades habían quedado aisladas en medio del avance de los rusos. Las vanguardias enemigas estaban presionando en profundidad hacia el Sur y el Suroeste. Una cosa era segura, habían roto nuestro frente por muchos sitios y estaban llegando en masa a nuestra retaguardia"

"Nuestras tripulaciones de tierra eran magníficas. Volábamos desde las primeras luces del alba hasta el anochecer. Nuestra misión principal era atacar a las unidades acorazadas de Ivan y sus líneas de abastecimiento. Nuestros éxitos locales eran colosales, pero no podíamos detener el ímpetu abrumador de su avance. Además, también era evidente que las *Stukageschwader* con sus Ju 87 ya no estaban a la altura de las circunstancias con las que nos teníamos que enfrentar en el otoño de 1943".

De hecho, uno de los resultados del fracaso de la ofensiva de Kursk fue la durante largo tiempo postergada reestructuración de las unidades de ataque a tierra y apoyo aéreo próximo. Hasta ese momento, todos los *Stukagruppen* formaban parte de las fuerzas de bombarderos y estaban bajo el control del *General der Kampfflieger*, mientras que los *Schlachtgruppen* y *Schenellkampfgruppen*, aunque no eran "cazas" en el sentido estricto de la palabra, operaban, no obstante, bajo el mando del *General der Jagdflieger*. A partir del 18 de octubre de 1943, estos tres tipos de unidades se combinaron para formar la nueva fuerza de ataque a tierra de la Luftwaffe bajo el mando de un *General der Schlachtflieger*. A partir de esta fecha, todos los *Stukageschwader* (St.Gs 1, 2, 3, 5 y 77) a excepción de dos *Gruppen*, cambiaron oficialmente su designación por la de *Schlachtgeschwader* (en adelante abreviado por SG).

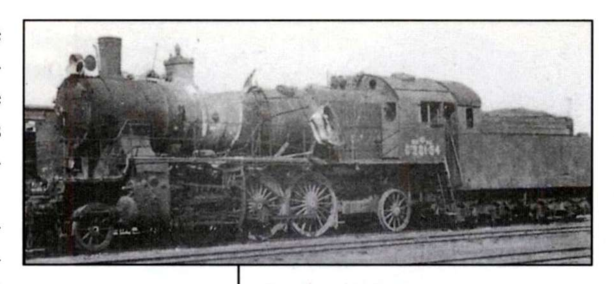
Si los T-34 resultaban vulnerables a los Fw 190 que iban a la búsqueda de objetivos, los vehículos no acorazados no tenían ninguna oportunidad. Esto es todo lo que quedo de uno de los 46 camiones que hizo saltar en pedazos el II/Schl. G1. también en Rzhev.



De los dos *Schlachtgeschwader* originales, los dos *Gruppen* que componían el Schl. G 1 fueron empleados para cubrir los huecos que habían dejado en las recién creadas SG los dos *Gruppen* antes mencionados (II/St. G 2 y I/St. G 77), los cuales mantuvieron su designación de *Stukagruppen* y siguieron operando de forma semiautónoma como unidades de bombardeo en picado. Así que los I y II/Schl. G. 1 se unieron a las filas de las SG como I/SG 77 y II/ SG

2 respectivamente. Mientras tanto, los *Gruppen* de la Schl. G.2, junto con los de la SKG 10, fueron reorganizados, tras pasar por una enrevesada serie de cambios de designación, para formar dos nuevas *Schlachtgeschwader*, que finalmente recibirían la designación de SG 4 y 10.

A pesar de sus nuevas denominaciones, la mayoría de las antiguas *Stukageschwader*, ahora *Schlachtgeschwader*, continuaron volando con sus Ju 87. La imperiosa y siempre en aumento necesidad de Fw 190 para la defensa de Alemania y en el frente occidental significaba que las SG del frente ruso –que seguían siendo el pariente pobre en lo relativo a asignación de aviones– no empezarían la trasformación al Focke-Wulf hasta la primavera de 1944. También significaba que el programa de transformación iba a alargarse más de lo previsto. La transformación, que se hacía *Gruppe* por *Gruppe*, acabaría degenerando de un curso de 6 a 8 semanas de duración en algún lugar en la retaguardia para los que tuvieron la suerte de ser de los "primeros" en realizar la transición y el reequipamiento, a consistir simplemente en unos pocos tráficos y sacudidas, además de unas 15 o 20 salidas volando como punto de un piloto más experimentando mientras seguían las operaciones, que era todo en lo que consistió el período de adaptación de que disfrutaron los últimos que cambiaron el Ju 87 por el Fw 190, antes de que todo el programa fuese abandonado en enero de 1945.



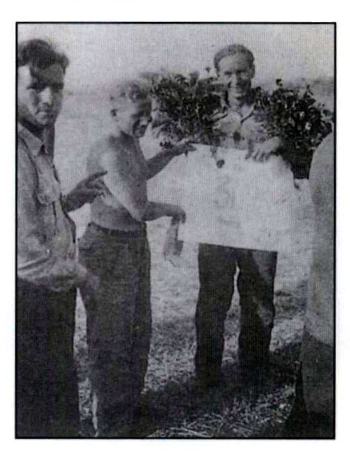
Las locomotoras eran también presas muy deseables para los *Schlachtflieger* que salían a buscar objetivos rentables, como descubrió esta máquina, a su pesar. El II/Schl. G1 informó haber destruido la impresionante cifra de 47 locomotoras durante la ofensiva de Kursk.

De modo que hasta que las SG 10 y 4 no fueron trasladadas a Rusia desde el Mediterráneo a finales de 1943 y mediados de 1944 respectivamente, los dos *Schlachtgruppen* de la Batalla de Kursk –que ahora operaban bajo la denominación de I/SG 77 y II/SG 2– siguieron siendo los únicos exponentes de la presencia de los Fw 190 de ataque a tierra en el frente oriental durante el resto del año. Sumando entre ambos un total de menos de 40 aparatos operativos durante la mayor parte de aquel tiempo, poco podían hacer para detener el avance hacia el Suroeste de 13 Ejércitos soviéticos que se dirigían hacia el Mar Negro.

Al empezar el mes de enero de 1944 el *Gruppe*, que había tenido que evacuar con tanta prisa Kharkov-Rogan para instalarse en Bol-Rudka el anterior mes de agosto, había tenido que trasladarse de nuevo más hacia el Oeste. Ahora se encontraban en Malaya-Whisky, que era el curioso nombre de la pista de aterrizaje avanzada situada al oeste de Kirovograd que compartían con los Bf 109G del II/JG 52. Aquí, bajo su nueva denominación de II/SG 2, tuvieron otra experiencia, más apurada si cabe. El *OF.* Hermann Duchner retoma la historia donde la dejó en el otoño anterior:

"Para entonces estábamos en lo más crudo del invierno y las condiciones meteorológicas no eran precisamente buenas. La visibilidad era de apenas unos kilómetros en el mejor de los casos, el cielo estaba cubierto y había ligeras nevadas. Nuestra situación tampoco era demasiado prometedora. Los tanques de Ivan habían roto el frente en Kirovograd. La carretera que iba hacia el Suroeste estaba repleta con sus divisiones acorazadas y columnas de abastecimiento. No teníamos ni un solo momento de respiro. Continuamente estábamos saliendo para realizar ataques a baja cota, apoyados por un *Stukagruppe* y cubiertos por los Bf 109 del II/JG 52. Volábamos desde la mañana a la noche y éramos bastante impopulares entre las filas de Ivan. Las consecuencias no tardaron en llegar. La noche del

En Bol-Rudka, el 27 de agosto de 1943, el *Oberfeldwebel* Hermann Buchner recibe, con justificada alegría, el homenaje de los miembros de su tripulación de tierra tras haber completado con éxito su salida operacional número 300.





Los alojamientos del Sur no se parecían a los palacios de los Zares, como los que disfrutaban los *Jagdflieger* en el frente de Leningrado. El II/Schl. G. 1 tenía que recurrir a utilizar tiendas de campaña, o incluso agujeros excavados en el suelo. Con el casco de acero colocado sobre el borde del pozo de tirador que le sirve de refugio, un joven Schlachtflieger practica con su acordeón entre salidas. En esta instantánea puede apreciarse fácilmente la naturaleza precaria de este campamento en la llanura de Crimea.

13 de enero una unidad de tanques enemigos consiguió penetrar hasta nuestro aeródromo".

"Alrededor de la medianoche sonó la alarma y el ayudante despertó a los pilotos. Estábamos alojados en la escuela del pueblo y nos ordenaron que llegásemos como pudiésemos hasta el aeródromo y nos reuniésemos en las zonas de estacionamiento de dispersión de la *Staffel*. Los T-34 rusos, con su infantería de acompañamiento, estaban ya en el pueblo y habían rebasado el extremo este del campo donde estaba dispersado el II/JG 52. Las colas de ocho 109 habían sido aplastadas por los tanques enemigos al pasar por encima de ellas. Otro T-34 se había subido al techo del bunker donde estaba su sala de operaciones derrumbándolo y cayendo al interior. Los montajes móviles cuádruples de cañones antiaéreos de 20 mm disparaban contra la infantería rusa. Los pilotos y las tripulaciones de tierra nos encontrábamos en el perímetro oeste del campo. Nos ordenaron que preparásemos nuestros 190 y los equipos técnicos para su demolición en caso de que Ivan consiguiese llegar a nuestra zona también. La señal sería una bengala verde lanzada desde la sala principal de operaciones del *Gruppe*. Después tendríamos que abrirnos camino hacia el Oeste a pie. Era una noche oscura como boca de lobo y hacía un frío helador. Alrededor de las 3 de la madrugada una figura difusa se acercó hasta donde estábamos. Era el *Kommandeur* en funciones del *Gruppe* de 109, Hptm. Sepp Haiböck, quien nos informó que la mayoría de sus aviones habían sido aplastados por los tanques enemigos.'

"Nuestros vehículos con cañones antiaéreos de 20 mm se adentraron en la oscuridad de la noche para unirse al combate que se desarrollaba en el extremo este del campo. Los cañones antiaéreos pesados de 88 mm de la base empezaron a disparar contra los T-34 consiguiendo destruir algunos. Nosotros nos limitábamos a estar allí de pie, rígidos por el frío y esperando órdenes. Hacia el amanecer, los sonidos de batalla que venían del otro lado del campo empezaron a disminuir. Al alba un grupo de tres He 111 irrumpió con ruido atronador volando a baja cota con la intención evidente de bombardearnos (debían creer que el campo había sido tomado). Conseguimos detenerles en el último minuto disparando bengalas de advertencia. Después llegaron los Stukas, buscando objetivos en la zona este del perímetro. Desde nuestra 'butaca de primera fila', pudimos ver cómo uno de ellos era derribado por un carro antiaéreo ruso. Pero, afortunadamente, la tripulación consiguió saltar en paracaídas y ponerse a salvo."

Karankut, en Crimea. Aunque cansado por el combate, Hermann Buchner celebra su misión número 500 en marzo de 1944.



"Había sido una noche frenética, y aquello aún no había terminado. Aproximadamente a las 10.00 horas, nuestra artillería antiaérea, apoyada por algunas tropas de infantería mecanizada que habían llegado del pueblo, consiguió cerrar la brecha. Todos los tanques enemigos fueron destruidos, y sus soldados de infantería habían muerto o caído prisioneros. Ya podíamos respirar de nuevo. Nuestros 190 no sufrieron daños, pero la JG 52 había perdido todos sus 109, y un ordenanza del Cuartel General había sido aplastado por el T-34 que había caído sobre el bunker de su sala de operaciones".

"Al mediodía, la actividad era otra vez la normal de todos los días. El *Kommandeur* nos dio nuevas órdenes. Para mí, esto significaba llevarme

a un grupo de pilotos a recoger cuatro nuevos 190 de la base de Uman."

Poco después de esto, el II/SG 2 se retiró a Crimea, estableciendo su base primero en Karnkut y después compartiendo de nuevo el aeródromo de Cherson-Sur con los Bf 109 del II/JG 52. La intensidad de los recientes combates había reducido la capacidad operativa del *Jagdgruppe* a números de una sola cifra. Y entonces, además de sus continuas misiones de ataque a tierra, los Fw 190A-5/U1 del II/SG 2 se encontraron enredados en la batalla por la superioridad aérea sobre la asediada cabeza de puente de Crimea.

El registro final de victorias de Hermann Buchner fue de 58 aviones enemigos derribados. Se había unido al II/Schl. G1 en febrero de 1942 y su carrera posterior sólo puede ser calificada de espectacular. Derribado cinco veces, saltó en paracaídas en dos ocasiones y fue herido otras tantas. En el frente oriental consiguió derribar 46 aparatos enemigos, además de destruir el mismo número de carros de combate y un tren blindado. Condecorado con la Cruz de Caballero y ascendido a oficial, el Lt. Buchner terminó la guerra pilotando el Me 262 en misiones de defensa del Reich, derribando 12 bombarderos cuatrimotores, por lo que fue nominado para las Hojas de Roble.

Pero durante las últimas fases de la campaña de Crimea hubo un miembro del II/SG 2 cuyas hazañas eclipsaron las de todos los demás. Se afirma que 604 aviones soviéticos fueron derribados durante los seis meses de combates que terminaron con la evacuación alemana de Crimea. De ese total, la asombrosa cifra de 247 aparatos habían caído víctimas de los Fw 190 del II/SG 2. Y lo más extraordinario es que un solo hombre fue quien se cobró más de un tercio de las victorias del *Schlachtgruppe*. El Lt. August Lambert, de la 5ª *Staffel*, acumuló más de 70 aparatos enemigos derribados en sólo tres semanas ¡llegando a anotarse 12, 14 y 17 en un solo día! Fue condecorado con la Cruz de Caballero en mayo de 1944, cuando ya tenía en su haber 90 victorias. Tras la caída de Crimea, Lambert regresó a su puesto como instructor, el mismo trabajo que había desempeñado antes de ser destinado al II/Schl. G.1 en abril de 1943. En las últimas semanas de la guerra retornaría al frente para caer víctima de los Mustang americanos. Su total final ascendía a 116 aviones enemigos derribados – todos en el frente oriental – lo que hace de él el máximo anotador de victorias de todos los *Schlachtflieger*.

Tras quedar embotellado en Crimea durante más de cuatro meses, a primeros de mayo de 1944 el II/SG 2 se retiró hacia el Oeste a través del Mar Negro hasta Rumania. Inicialmente se instaló en la base de Bacau compartiendo aquel campo con el I/SG 10. Por fin, el programa de reequipamiento de las unidades dotadas con Stuka empezaba a notarse. Había siete *Schlachtgruppen* equipados con Fw 190 desplegados en los sectores sur y central del frente oriental. El SG 10, anteriormente desplegado en el Mediterráneo, estaba presente ni más ni menos que al completo con sus tres Gr. Los I y II/SG 10 estaban ambos en Rumania con el II/SG 2. En el sur de Polonia el III/SG 10 fue agrupado con el I/SG 77 (que originalmente era el I/Schl. G 1) y el recién transformado II/SG 77. En el sector central todavía había un solo *Gruppe* totalmente reequipado con los Fw 190: el III/SG 1.



El *Schlachtflieger* de más éxito en cuanto a derribos en el aire fue el Lt. August Lambert de la 5ª/SG 2, fotografiado aquí en Crimea en mayo de 1944. Cuando murió en abril de 1945 Lambert había derribado 116 aviones.

Al acercarse el invierno, la primera nevada sorprende a dos aparatos del II/SG 2 cargados con bombas y preparados para su próxima salida desde la vasta planicie de las estepas. Obsérvese el filtro tropical del aparato del *Gruppen-Adjudant* que está en primer plano a la izquierda; no parece que vaya a necesitarlo durante mucho tiempo más cuando el polvo del verano dé paso a la nieve.



LA JG 51 CAMBIA DE MONTURAS

Para la JG 51 su destino estaba claramente marcado tras la transformación, inmediatamente después de la Batalla de Kursk, de su IV *Gr.* de nuevo al Bf 109. Los acontecimientos que se avecinaban iban a contribuir poco a mejorar la situación del abastecimiento de aparatos de reemplazo para los dos *Gruppen* de Fw 190 que le quedaban a la *Geschwader*. Obligados a evacuar Orel a toda prisa ante el avance de los soviéticos, los I y III/JG 51 se retiraron primero a la todavía mayor confusión y al enorme hacinamiento de Bryansk.

Sin embargo, no se quedaron allí durante mucho tiempo. El *Gr.* del Maj. Erich Leie recibió al poco tiempo la orden de trasladarse hacia el Sur, a la zona de Poltava, para ayudar a contener la amenaza rusa que se cernía sobre Kharkov. El III/JG 51, bajo el mando del Hptm. Fritz Losigkeit, fue enviado inicialmente hacia el Noroeste para tratar de impedir que el enemigo llegase a Smolensk. Pero cuando el Ejército Rojo desencadenó otra ofensiva, en esta ocasión dirigida contra Kiev, el II. *Gr.* se encontró de repente de camino a Ucrania.

Esta guerra de movimientos, y de consiguientes retiradas continuas, marcó la pauta del resto del año 1943. Iba a resultar cara en aviones, ya que la tasa de accidentes aumentaba y los aparatos en reparación tenían que ser abandonados o volados con explosivos antes de cada retirada a toda prisa. Para finales de agosto, los dos *Gruppen* habían visto cómo sus efectivos se reducían a menos de la mitad. Salvo raras excepciones, este estado de cosas no mejoraría durante los meses siguientes.

Pero a pesar de todas las dificultades, la cuenta de victorias continuaba aumentando. Colectivamente, la JG 51 había alcanzado su victoria número 5.000 el 2 de junio. Para el 15 de septiembre esta cifra ascendía ya a 7.000 y al terminar el mes de abril de 1944 había aumentado en 1.000 más. Individualmente, varios *Experten* alcanzaron la marca de 100 victorias durante este período. El 11 de noviembre, el *Gruppenkommandeur* Maj. Erich Leie –*Tigre-Leie* – obtuvo su victoria número 100. El Oblt. Joachim *Achim* Brendel, que desde mucho tiempo antes había sido miembro del *Gr.* de Leie, alcanzaba esa cifra sólo 11 días después. En el III/JG 51, dos futuros *Staffelkapitäne* tuvieron éxitos especialmente destacables. El Oblt. Karl-Heinz Weber alcanzaba el centenar de victorias el 13 de agosto. En el curso de aquel mismo mes, el Lt. Günther Schack añadía a su registro 40 enemigos derribados antes de alcanzar el centenar de victorias el 3 de septiembre.

Poco después, el III/JG 51 recibió la orden de trasladarse de nuevo a la zona de Bryansk. El 12 de septiembre un nuevo traslado le llevó a Rosslavl. Tres días después –el día que la *Geschwader* alcanzó su victoria número 7.000– su destino era Smolensk. El 19 de septiembre fue trasladado a Mogilev; el 10 de octubre se encontraba en Vitebsk, y así continuaron, de un campo al siguiente; pero siempre lentamente empujados hacia atrás. En estas condiciones, es fácil de entender que las bajas sufridas engrosaran una lista cada vez más larga, que ahora empezaba a incluir un número cada vez mayor de jóvenes pilotos de reemplazo que caían víctimas de la abrumadora superioridad numérica soviética antes de haber podido conseguir ni una sola victoria.

Pero, al final, fue la disponibilidad o, mejor dicho, la falta de disponibilidad de Fw 190 la que dictó el futuro de la JG 51. La cadena de producción de Foc-

ke-Wulf sencillamente no podía dar abasto a la demanda; demanda no sólo de aviones de caza para los frentes del Oeste y de Alemania, sino también de versiones especializadas de ataque a tierra. A principios de 1944, el I/JG 51 comenzó a retirarse a Deblin-Irena para ser reequipado con el Bf 109G. Cuando regresaron en marzo a Bobruisk en el Sector Central, le llegó el turno al II *Gr.* de retirarse a Deblin para efectuar la transformación. Por lo tanto, al comenzar el mes de mayo, los tres *Gruppen* de la JG 51 desplegados en el frente oriental estaban equipados con el Bf 109G y volarían con el *Gustav* durante los últimos 12 meses de la guerra.

A pesar de esto, todavía quedaba un pequeño eslabón en la cadena que unía a la JG 51 con el Fw 190 que continuaría sin romperse durante aquel proceso. Cuando el II/JG 51 se había visto obligado a abandonar su programa de transformación al Fw 190 tras recibirse la noticia de los desembarcos angloamericanos en el noroeste de África a finales de 1942, sólo dos de las *Staffeln* que la componían, la 4ª y 5ª/JG 51, habían sido enviadas al Mediterráneo. La 6ª/JG 51 del Oblt. Diethelm von Eichel-Streiber se había quedado en Jesau para completar su reequipamiento con el Fw 190 antes de regresar al frente oriental en compañía del III *Gr.* Poco después de su llegada de regreso a Rusia, la 6ª/JG 51 cambió su designación por la de *Stabsstaffel* (escuadrón de Plana Mayor), siendo empleada a partir de entonces como unidad semiautónoma para reforzar la plantilla de cuatro aviones de la *Stabsschwarm*, o para ser desplegada bajo el control directo del *Geschwaderkommodore*. Con una plantilla media de unos doce aviones durante la totalidad de sus dos años y medio de historia, la *Stabsstaffel* voló con el Fw 190 de principio a fin, aunque, en algunas ocasiones, operó también con unos cuantos Bf 109. El Hptm. von Eichel-Streiber siguió a su mando hasta el final de mes de abril de 1944, en que sustituyó a Fritz Losigkeit como *Kommandeur* del III/JG 51 (por haber sido ascendido este último a *Geschwaderkommodore*). Durante el tiempo que estuvo al mando de la *Stabsstaffel*, Von Eichel Streiber había añadido 70 derribos más a los cinco que había conseguido anteriormente sirviendo en otras unidades. Terminó la guerra como miembro del JV 44 pilotando el Me 262 y con un total final de 96 victorias, todas las cuales, excepto dos, habían sido obtenidas en el frente oriental.

Los sucesores inmediatos de Von Eichel-Streiber no permanecieron tanto tiempo en el puesto, ni fueron tan afortunados. El *Staffelkapitän* Hptm. Edwin Thiel sucumbió ante los disparos antiaéreos soviéticos sobre Kobryn, en Polonia, el 14 de julio de 1944 cuando su registro ascendía a 76 victorias. La *Stabsstaffel* perdió cuatro pilotos durante el mes siguiente, entre los que se contaba el OF. Fritz Lüddecke, un *Experte* con 50 victorias en su haber que también cayó víctima de la artillería antiaérea enemiga el 10 de agosto, esta vez cerca de Wilkowischken (Vilkaviskis) sobre la frontera lituana próxima a Prusia Oriental, y el Oblt. Heinz Busse, tercer *Kapitän* de la *Stabsstaffel*, que tenía en su haber 22 derribos cuando, 15 días después, fue abatido en el curso de un combate aéreo sobre la misma zona.

La mención que se ha hecho sobre Prusia Oriental indica lo lejos que había sido obligada a retirarse la JG 51 durante 1944. Desde Bobruisk a orillas del río Beresina en la primavera, al empezar el mes de septiembre la *Stabsstaffel* se había retirado, vía Terespol, hasta Memel en la costa del Báltico, y desde allí, cruzando las fronteras del mismo Reich, desde Insterburg en la zona central de Prusia Oriental hasta Neukuhren, otra vez a orillas del Báltico a finales de año. Allí, cinco meses después, la *Geschwader de Mölders*, con su *Stabsstaffel*, haría su última aparición en escena.

...PERO LOS "CORAZONES VERDES" SIGUEN EN LA BRECHA

La sucesión de potentes contragolpes soviéticos que siguió a la Batalla de Kursk estuvieron todos dirigidos contra los sectores central y sur. Durante todo el año 1943, el sector norte, que seguía bloqueado alrededor del sitio de Leningrado, permanecía relativamente estable (había 12 ejércitos rusos desplegados a lo largo del frente al norte de Velikiye Luki, mientras que al sur había 49) y curiosamente apartado del torbellino que se había desatado al sur.

Pero para los dos *Gruppen* de Fw 190 de la JG 54 la sedentaria, casi confortable, vida de que disfrutaban en Krasnogvardeisk y Siverskaya se convertiría pronto en un recuerdo lejano. El I/JG 54 había tenido ya un anticipo de lo que se avecinaba. Su traslado al Sur para apoyar a la JG 51 en los primeros asaltos de la operación *Zitadelle* a principios de julio le había costado la pérdida de tres de sus jefes –Seiler, Homuth y Götz– en un espacio de tiempo muy breve. En agosto, al I Gr., bajo el mando provisional del Oblt. Otto Vincent, se le habían unido en el sector central destacamentos del II/JG 54 y del recientemente activado IV *Gr.* equipado con Bf 109. Todos ellos formaron también parte de la desesperadamente superada en número "brigada contra-incendios" que operaba de un lado a otro entre la *Luftflotte* 6 y la *Luftflotte* 4 mientras el Ejército Rojo empujaba hacia atrás a los defensores del frente central y amenazaba con engullir Ucrania. Fue durante la confusión de los últimos meses de 1943 cuando un hombre iba a elevarse a la fama, para convertirse en, posiblemente, el *Experte* del Fw 190 en el frente oriental más célebre de todos.

En agosto, el Oblt. Walter Nowotny añadió a su registro 49 victorias (un total que, casualmente, era igualado por la estrella ascendente de la JG 52 Erich Hartmann en el Sur (Hartmann conseguiría llegar al centenar de victorias el 20 de septiembre, mientras que Nowotny había derribado a su enemigo número 100 el 15 de junio). El 21 de agosto Walter Nowotny fue ascendido de *Staffelkapitän* de la 1ª/JG 54 al mando del I Gr. Su reacción, según refleja en una carta a su familia, fue la típica de él:

"Ayer conseguí mi victoria 161, en otras palabras, la número 37 en 10 días. También me informaron que iba a ser el nuevo *Kommandeur*. ¡Dos acontecimientos felices que celebramos como corresponde! No ocurre todos los días que un Oberleutnant de 22 años y medio sea nombrado *Kommandeur,* cargo ocupado normalmente por un Major, lo cual quiere decir que tarde o temprano llegaré a Hptm. o quizás incluso a Major; algo con lo que nunca había soñado siquiera. A pesar de todo, todavía ni rastro de las Hojas de Roble".

Era evidente que Nowotny mostraba los primeros síntomas de "dolor de garganta", término que en el argot de la Luftwaffe se aplicaba a quienes estaban ansiosos por recibir alguna nueva condecoración para colgársela al cuello. Su perplejidad era comprensible. No cabía duda de que hacía tiempo que se había hecho acreedor a las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero. Du-

rante el primer año de la guerra unas 40 victorias habrían asegurado a un piloto de caza la concesión de las codiciadas Hojas de Roble. En 1941-1942 esta cifra había aumentado hasta acercarse a la marca de 100 victorias. Ahora, en 1943, se requerían 120 derribos antes de que la "Coliflor", que era como se conocía esta condecoración entre los más irreverentes, fuese concedida. Y Nowotny había conseguido su victoria número 120 el 24 de junio; uno de los diez aviones rusos que había derribado aquel día.

A pesar de la aparente falta de reconocimiento oficial, los éxitos de Nowotny no hacían más que aumentar. En torno a él estaban su tres compañeros inseparables: su *Katschmarek*, Karl Quax Schnörrer (cuyo peculiar apodo derivaba de una película de la época que relataba las desventuras de un piloto proclive a los accidentes), Anton Toni Döblele y Rudolf Rademacher. Este equipo, la *Schwarm* de Nowotny, llegó a alcanzar una justa fama: ¡entre todos ellos acumularon 524 aparatos enemigos derribados!

El 1 de septiembre Nowotny reclamó el derribo de diez enemigos más; siete en el espacio de 17 minutos durante una salida matinal y tres en nueve minutos después del almuerzo.

En aquel momento, poco antes de conseguir su victoria número 190, el hermano de Nowotny le escribió una carta. En ella le señalaba que gente como Mölders, Galland y Marseille habían obtenido ni más ni menos que el mismo número de victorias que él, y todos habían recibido los Diamantes para su Cruz de Caballero. ¿Acaso Walter había dicho o hecho algo que hubiese molestado a los que mandaban? La contestación de Nowotny, garabateada apresuradamente en una tarjeta postal desde el frente, fue breve y concisa:

"En respuesta a tu última carta:
1. No es asunto tuyo.
2. ¿Por qué te complicas la vida con mis problemas?
3. Si no me quieren dar las Hojas de Roble, me conseguiré los Diamantes.

Tuyo, Walter".

¡Y eso fue exactamente lo que hizo!

El 4 de septiembre de 1943 el Oblt. Walter Nowotny se convertía por fin en el 293º miembro de la Wehrmacht (Fuerzas Armadas alemanas) condecorado con las Hojas de Roble en la Cruz de Caballero. El retraso no se había debido a nada siniestro; lo que había ocurrido era sencillamente que el listón se había subido otras 70 victorias desde las 120 necesarias a principios de aquel año, y precisamente Nowotny había sido el primer que había satisfecho aquel nuevo criterio. Pero alguien en las altas esferas debió de haber tomado nota de la aparente injusticia; ya que cuando, menos de tres semanas después, fue convocado al Cuartel General de Hitler para imponerle sus Hojas de Roble, ya se le había concedido también la condecoración inmediatamente superior: las Espadas. El 22 de septiembre, ahora adecuadamente dignificado, Nowotny formaba junto con otros ases de caza y de la caza nocturna para recibir sus condecoraciones de manos del mismísimo Führer. De vuelta en el Gr., el humor era menos protocolario. Se brindó por el doblete del "Viejo": ¡la "Coliflor" y el "Cuchillo y el Tenedor"!

El 14 de octubre Nowotny se convirtió en el primer piloto de caza del mundo que conseguía 250 victorias.

"De regreso a la base se preparaban grandes celebraciones. Las defensas antiaéreas del comandante del campo lanzaron

El Fw 190A-6 Werk-Nr 410004 era el avión con el que el Hptm. Nowotny obtuvo su victoria número 250. Este acontecimiento tuvo lugar el 14 de octubre de 1943 y su víctima fue un hábilmente pilotado P-40 cedido a las Fuerzas Aéreas soviéticas; el combate que enfrentó a sus dos protagonistas ¡duró nada menos que 10 minutos! En la imagen se ve cómo este aparato, que pertenecía al I/JG 54, es retirado de su estacionamiento de dispersión en Vitebsk el 3 de noviembre de 1943.



una salva para saludar al triunfador y se desencadenó un verdadero castillo de fuegos artificiales con las bengalas que saludaban al aviador a su regreso, el primer piloto de caza del mundo en conseguir 250 victorias".

También hubo una postdata. Después de recibir una llamada telefónica del General Ritter von Greim, Comandante en Jefe de la *Luftflotte* 6, que había sido el primero en felicitarle oficialmente, Nowotny se llevó a Schnörrer aparte:

"Quax, me había prometido a mí mismo que si conseguía mi victoria 250 iba a celebrarlo por todo lo alto. Voy a tomar el avión correo a Vilna y a armar una buena ¿por qué no te vienes conmigo?".

Schnörrer lamentó tener que declinar la invitación. Alguien tenía que quedarse a atender el negocio. Así que Nowotny se llevó consigo al oficial médico del *Gruppe* y se fue a Vilna en el Bf 108 dejando a Schnörrer organizando las celebraciones de la base. Como éstas incluían vaciar la cantina de todas las existencias de vinos y bebidas alcohólicas –por cuenta e invitación expresa de Nowotny– no pasó mucho tiempo hasta que todo el mundo estuvo más que un poco alegre.

Estando así las cosas se recibió otra llamada de *Papá* Greim. Quería hablar otra vez por teléfono con Nowotny. Así nos lo cuenta *Quax* Schnörrer:

"Todas las miradas se dirigieron hacia mí. Me estremecí e intenté ponerme de pie, sentía frío y calor al mismo tiempo. Sabía dónde podía encontrar a Nowotny; pero ¿cómo iba a explicárselo al General?".

"Me desplomé sobre el teléfono e intenté aclararme la garganta. Todo lo que pude articular fue '*Herr General*'. Apenas había empezado a hablar cuando el General me cortó, –viejo *Wildsau*, está usted borracho, ¿verdad?– No tenía sentido negarlo –¡*Jawohl*!–"

"*Papá* Greim era un viejo aviador de la Primera Guerra mundial y comprendía la situación perfectamente. –por el amor de Dios, *Quax*– bramó, –espabílese y dígame donde se ha metido Nowotny. El Führer quiere felicitarle y darle los Diamantes–".

"En un instante se me pasó la borrachera, – *Herr General*, Nowotny está en el Ria-Bar en Vilna. Está celebrado una fiesta–".

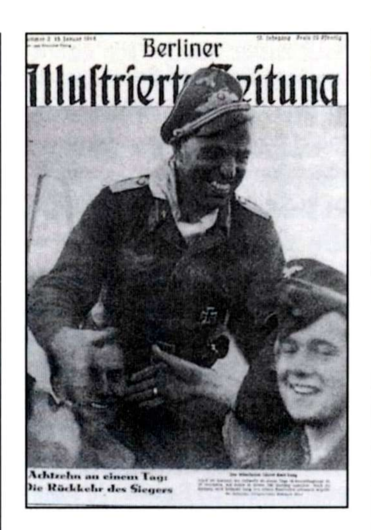
"-Así que es eso. Bueno, los de transmisiones van a tener que demostrarnos lo que son capaces de hacer. Esté usted también preparado para las 08.00 horas, va usted a acompañar a *Nowy* ante el Führer–."

'Colgué el teléfono y volví a toda prisa a la cantina. A pesar de que yo era el *Kommandeur* en funciones, me costó bastante trabajo conseguir que se hiciese el silencio entre el estruendo general. Cuando repetí mi conversación telefónica con *Papá* Greim el ruido y la algarabía estallaron con mayor estruendo si cabe. Pero unas cuantas cabezas más viejas y más sabias empezaron a preocuparse por cómo iba a acabar aquel asunto. Profetizaron que los de transmisiones jamás conseguirían conectar a Hitler con el Ria-Bar ¿y qué ocurriría entonces?".

"Pero al final lo consiguieron. *Nowy* me describió más tarde como recibió aquella llamada telefónica. Escuchó la voz de un ayudante que le dijo: –Le paso con el Führer–. *Nowy* estuvo a punto de caerse al suelo del susto. Allí estaba, apoyado en un taburete de un bar en Lituania, rodeado por una bandada de chicas, escuchando entre el barullo ¡la voz del Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas alemanas que le llamaba en persona desde su Cuartel General de Prusia Oriental para informarle de que acababa de concederle la máxima condecoración militar del Reich!"

Este retrato oficial fue tomado poco después de que Nowotny fuese condecorado con los Diamantes por el *Führer* en Berlín. La condecoración es claramente visible alrededor de su cuello junto a la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas.





Las 18 victorias conseguidas en un solo día por *Bully* Lang le valieron aparecer en la portada del ejemplar del 13 de enero de 1944 de la revista quincenal de Berlín *Illustrierte*. En el titular al pie de la portada se lee lo siguiente: "Dieciocho en un día: el héroe regresa victorioso" Lang, del II/JG 54, consiguió alcanzar este récord mundial a finales de octubre de 1943 cerca de Kiev.

"–Si Adolf hubiese sabido dónde estaba, me parece que se habría pensado mejor lo de los Diamantes–, confesó más tarde *Nowy*.

"A la mañana siguiente el He 111 del General von Greim llegó a Vitebsk para recogerme. Volamos hasta Vilna para recoger a *Nowy*, tomamos un rápido baño y nos pusimos nuestros mejores uniformes antes de volar a Prusia oriental. Allí nos esperaba un enorme Mercedes que nos llevó hasta el Cuartel General del Führer traspasando tres grupos de puestos de control. Nos ofrecieron café y bocadillos, pero nuestras cabezas estaban todavía dando vueltas a causa de la noche anterior. Yo tenía la cara blanca como el queso y sentía que prefería morirme antes que ponerme en posición de firmes frente a Hitler. Así que acordamos que yo esperaría fuera con el ayudante mientras *Nowy* entraba solo en el gabinete privado".

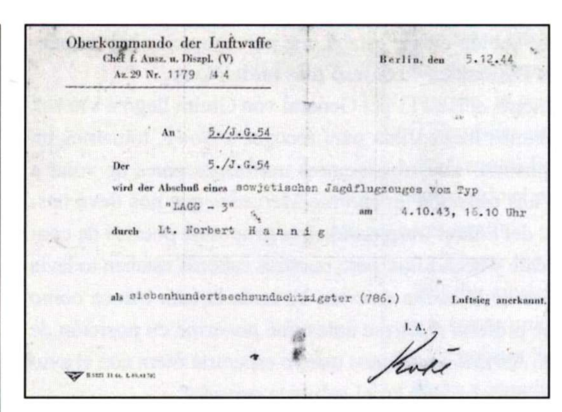
"Casi una hora después salió con una gran sonrisa dibujada en su rostro y con los diamantes destellando en el cuello. Cuando nos marchábamos, Hitler estaba en pie fuera de su bunker, perdido en sus pensamientos y sujetando a *Blondi*, su pastor alemán, con una correa. Al pasar a su lado, Nowotny no pudo resistir la tentación de ¡presentarme formalmente al Führer!".

Mientras tanto los combates a vida o muerte continuaban sin descanso a lo largo del frente. Éxitos como el de Nowotny, y los de una o dos estrellas más –como el Lt. Emil *Bully* Lang, el miembro del II *Gr.* que tiempo atrás había intentado sin éxito hacer saltar los remaches del Focke Wulf, quien alcanzó la cifra récord más alta de todos los tiempos con 18 derribos en un solo día sobre la región de Kiev a finales de octubre– debían medirse en el contexto de un enorme desgaste. Siempre de un lado para otro entre las tres *Luftflotten*, desde Leningrado a Ucrania, la JG 54 perdió 30 pilotos durante los últimos meses de 1943; y aunque muchas de estas bajas eran de jóvenes pilotos sin experiencia, las filas de los experimentados *Alte Hasen* también se estaban reduciendo inevitablemente.

El 11 de octubre la famosa "Nowotny *Schwarm*" acabó rompiéndose por la pérdida del Lt. Anton Döbele, que murió al chocar en el aire con otro caza alemán sobre la carretera de abastecimiento entre Smolensk y Vitebsk. A *Toni* Döblele sólo le faltaban cuatro victorias para llegar a las 100. Su muerte marcó el final de una era. Al día siguiente *Quax* Schnörrer fue herido de gravedad. Nowotny y él habían despegado en medio de una lluvia torrencial para responder a las peticiones de ayuda de una unidad de infantería que estaba siendo atacada por *Stormoviks* cerca de Nevel. A pesar de la pésima visibilidad, consiguieron derribar a un aparato ruso cada uno antes de que Nowotny gritase de repente:

–¡*Quax*, vira a la izquierda, estás ardiendo!–

El fuego se extendió rápidamente. –¡Salta, nunca conseguirás aterrizar entre aquellos árboles!– Nowotny veía como si su *Katschmarek* intentase librarse de las llamas que ya envolvían la cabina. Justo debajo del nivel de las nubes, a sólo 50 o 70 metros del suelo, lo consiguió por fin. Su paracaídas auxiliar acababa de abrir la campana principal cuando *Quax* desapareció entre la vegetación que había debajo. A pesar de la conmoción y de tener rotas las dos piernas, Schnörrer fue rescatado de los bosques por las tropas de infantería y después recogido por Nowotny en un Fiseler Storch. Se recuperó tras una larga estancia en el hospital y regresó al servicio activo hacia el final de la guerra pilotando el Me 262. Durante el tiempo que prestó servicio en la JG 54, el Lt. Karl Schnörrer, principal guardián de la retaguardia de Nowotny, consiguió derribar 35 aparatos enemigos.



Oberkommando der Luftwaffe
Chef f. Ausz. u. Diszpl. (V)
Az. 29 Nr. 1179 /4 4

Berlin, den 5.12.44

An 5./J.G.54

Der 5./J.G.54

wird der Abschuß eines sowjetischen Jagdflugzeuges vom Typ "LAGG - 3" am 4.10.43, 16.10 Uhr

durch Lt. Norbert H a n n i g

als siebenhundertsechsundachtzigster (786.) Luftsieg anerkannt.

I. A.

Un LaGG-3 derribado por el Lt. Norbert Hannig el 4 de octubre de 1943 supuso la victoria número 786 de la 5ª Staffel durante la guerra, pero obsérvese lo que tardó en llegar la confirmación oficial del *OKL*: la fecha del documento, que figura en la parte superior derecha, es ¡5.12.1944!

El 15 de noviembre de 1943 Nowotny consiguió su victoria número 255 y última en el frente del Este. Después sería destinado como *Kommodore* a la *Geschwader* de instrucción antes de asumir el mando de la unidad de pruebas del Me 262 que llevaba su nombre. La secuencia exacta de los acontecimientos que rodearon el combate aéreo que acabó con su aparato estrellándose y causando su muerte en Achmen, el 8 de noviembre de 1944, nunca ha podido averiguarse con claridad.

Los "Corazones Verdes" perdieron en combate sólo a uno de sus *Kommodore*. Esto ocurrió el 15 de diciembre cuando el Oberstl. Hubertus von Bonin fue derribado cerca de Vitebsk. Von Bonin, que había relevado al Oberst Trautloft en julio, había conseguido 77 victorias, incluyendo las cuatro obtenidas mientras formaba parte de la Legión Cóndor en España. Su sustituto al frente de la JG 54 fue el Maj. Mader, que anteriormente había sido *Kommodore* de la JG 11 en el Oeste.

A mediados de enero de 1944, el sector norte del frente, que había estado aletargado durante tanto tiempo, estalló de repente cobrando vida cuando el Ejército Rojo lanzó una importante ofensiva. La toma de Mga el 21 de enero anunció el levantamiento del sitio de Leningrado que había durado casi 900 días. El I y el II/JG 54 fueron reclamados a toda prisa de los sectores central y sur donde estaban desplegados respectivamente. De regreso en sus antiguos territorios, enseguida quedó claro que esta nueva oleada del avance ruso resultaría tan imposible de contener como la que estaba en aquel momento atravesando Ucrania allí en el Sur. De hecho, la JG 54 se encontró pronto volviendo sobre sus pasos a través de los Estados bálticos casi tan rápidamente como sus predecesores habían avanzado a través de ellos durante aquel cálido verano de 1941.

En febrero, el I Gr., mandado desde la partida de Nowotny por el Hptm. Horst Ademeit, había establecido su residencia en Wesenber, en Estonia. El mes siguiente se le unió el II/JG 54, que ocupó Dorpat y Petschur (Petseri) al oeste de los lagos Peipus y Pleskay. Afortunadamente fue una época de pérdidas mínimas para los dos *Gruppen* de Fw 190. A pesar de todo, los éxitos continuaban en aumento, y el 23 de marzo, con su derribo número 135, el Lt. Albin Wolf obtuvo la victoria número 7.000 de la *Geschwader*. Diez días después, Wolf, *Staffelkapitän* de la 6ª/JG 54 desde el ascenso de Ademeit, resultaría muerto por un impacto de la artillería antiaérea sobre Pleskay. En aquellos diez días había derribado otros nueve aviones enemigos más, elevando su total final a 144 victorias ¡lo cual era toda una hazaña para un piloto que en una ocasión había descrito al Fw 190 que "aterrizaba como un saco mojado"!

En junio de 1944, los soviéticos desencadenaron su ofensiva de verano en masa contra el frente central que dejaría aisladas en el Norte las regiones costeras de los Estados bálticos, del grueso principal de los ejércitos alemanes que estaban siendo empujados hacia las fronteras del Reich. Al mismo tiempo los rusos atacaron a las fuerzas finlandesas que ocupaban todavía el Istmo de Karelia, al norte de Leningrado. Ante la primera de estas amenazas, el I/JG 54 evacuó Estonia en dirección a la vecina Letonia, destacando primero brevemente a la 1ª *Staffel* a Turku, en Finlandia, para proteger las unidades navales alemanas del Báltico Norte. Para res-

ponder a la segunda amenaza, el II Gr. del Maj. Erich Rudorffer marchó también a Finlandia como componente de caza del *Gefechtsverband* (Grupo de Combate) Kuhlmey, una unidad mixta formada por Stuka y Fw 190 de ataque a tierra enviada para ayudar a los apurados finlandeses. Durante su estancia de un mes en Immola, en el norte de Karelia, el II/JG 54 consiguió derribar 66 aviones soviéticos.

En el frente ruso fue una sorpresa la llegada, aquel mismo mes de junio, de un rejuvenecido y reforzado IV/ JG 54. Tras su anterior retirada a través de Rumania, este *Gr.* de Bf 109 había vuelto a Alemania para reequiparse con Fw 190A-8 y completar su plantilla para alcanzar el nivel de las unidades de defensa del Reich compuesta por cuatro *Staffeln* cada una con 16 aviones. En uno de los primeros casos en que se dio prioridad al frente ruso sobre las necesidades de la defensa de Alemania, el IV/ JG 54 fue enviado rápidamente el 30 de junio a la región de la frontera entre Polonia y la Unión Soviética para prestar cobertura aérea a la retirada de las tropas terrestres. Al mando del Maj. Wolfgang Späte –que más adelante se haría célebre como *Kommodore* del JG 400, la unidad equipada con Me 163 Komet con propulsión cohete– el IV/JG 54 sufrió grandes pérdidas durante los dos meses siguientes hasta que se retiró de nuevo al Reich a principios de septiembre.

Para aquel entonces, los dos veteranos *Gruppen* de Fw 190, el I y II/JG 54, se habían retirado aún más adentrándose en la aislada Letonia, ocupando bases en la península de Courland en Schrunden (Cirava) y Libau-Grobin respectivamente. También fue durante este período cuando tuvo lugar una última serie de rotaciones de personal y cambios organizativos. El 8 de agosto, el Maj. Horst Ademeit fue declarado desaparecido en combate. Se trataba de un suceso poco frecuente; su Fw 190 había sucumbido ante los disparos de la infantería sobre Dünaburg, en el extremo más meridional de Letonia y fue visto por última vez cayendo tras las líneas enemigas. El registro de Ademeit, miembro de la JG 54 desde los días de la Batalla de Inglaterra, ascendía a 166 victorias en el momento de su desaparición. Su puesto al frente del I Gr. fue ocupado por el Maj. Franz Eisenach, que había prestado servicio como *Staffelkapitän* de la 3ª/JG 54 antes de ser gravemente herido en mayo de 1943.

A finales de septiembre, el Oberstl. Mader dejó el mando de la *Geschwader* al Oberst Dietrich Hrabak. La carrera de Hrabak, *Kommodore* de gran experiencia en la JG 52, había empezado mucho antes, en febrero de 1938. Él también había volado junto a los "Corazones Verdes" en la Batalla de Inglaterra y había sido *Kommandeur* del II/JG 54 durante la última mitad de aquella batalla. La *Geschwader* no podía pedir un jefe mejor para los días difíciles que estaban por venir.

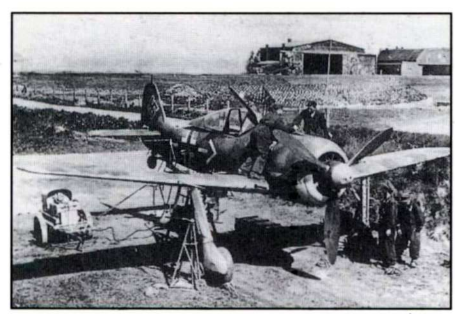
Con toda la JG 51, excepto la *Stabsstaffel*, transformada de nuevo al Bf 109 en mayo, los dos *Gruppen* de la JG 54 constituían ahora la única presencia de cazas Fw 190 en el frente oriental, aunque ya estaban embotellados en Courland. También ellos fueron ahora sometidos a una reorganización al estilo de las unidades de defensa del Reich, añadiéndose una cuarta *Staffel* a cada *Gruppe*. En teoría, esto se traducía en una plantilla oficial total que superaba los 130 aviones. La realidad –a mediados de octubre– era que, entre los dos,

El *Geschwaderkommodore* Hubertus von Bonin (a la izquierda) fue derribado y muerto cerca de la base de la JG 54 en Vitebsk el 15 de diciembre de 1943. Había conseguido 77 victorias, incluidas cuatro obtenidas en España formando parte de la Legión Cóndor.



La victoria número 144 del as OF. Albin Wolf proporcionó a la JG 54 su victoria número 7.000 de la guerra el 23 de marzo de 1944. Un grupo de "hombres de negro" con atuendo algo manchado mira con resignada aprobación.





Puesta a punto de las armas de a bordo del aparato del *Geschwaderkommodore* durante el mantenimiento rutinario en Dorpat, Estonia, el 18 de julio de 1944. El Fw 190A-6 del Major Anton Mader lleva la divisa y las barras de color blanco que indican reglamentariamente el avión de su Kommodore. El camuflaje verde y marrón es típico de las unidades de reconocimiento de la Luftflotte 1 en el sector norte.

podían reunir apenas 56 aviones en condiciones operativas. Además un nuevo espectro estaba empezando a hacerse sentir: la cada vez mayor escasez de combustible de aviación. En Courland, donde todo tenía que ser transportado por aire o por mar, la situación de las existencias de carburante alcanzaría pronto proporciones críticas. Antes de que se acabase, para evitar rodar por la pista innecesariamente ¡para trasladar los aviones desde los hangares a los estacionamientos de dispersión se utilizarían grupos de bueyes!

La *Ergänzungsstaffel* de la JG 54 tenía inicialmente su base en el suroeste de Francia, en Bergerac, Biarritz y Toulouse, hasta que se retiró a la entonces mayor seguridad de las provincias orientales del Reich, donde ocuparon las bases de Liegnitz, Rogau-Rosenauy y Sagan. Como en todas las unidades de instrucción, en ésta se producían gran cantidad de incidentes. Algunos eran trágicos, como el alumno que intentó efectuar un looping en su primer vuelo y entró en barrena desde 2.000 metros. Otros no acabaron tan mal. Un afortunado, equipado con un depósito suplementario de combustible en la panza del aparato, efectuó un perfecto aterrizaje sobre tres puntos justo en el centro de una pista de hormigón, sólo que olvidó apretar el botón que hacía descender el tren de aterrizaje. Cuando saltaron las primeras chispas, los que estaban mirando cerraron los ojos y se taparon los oídos... ¡y no pasó nada!

A pesar del aumento oficial de las plantillas, esto también significaba que había más pilotos disponibles que aparatos en condiciones de volar. Este problema había atormentado a los *Gruppen* Fw 190 durante todo el tiempo que estuvieron en el frente oriental, y es la razón por la que muy pocos pilotos, aparte de los jefes de unidad de alta graduación, tenían aviones asignados permanentemente. Simplemente se les asignaba un aparato antes de cada misión, la tripulación de tierra ajustaba los pedales del timón de dirección y la altura del asiento a la estatura del piloto, y salían a la misión.

El 16 de octubre de 1944 los soviéticos realizaron el primer intento de destruir el ejército de Courland. Para marzo de 1945 habían montado seis ofensivas distintas contra la bolsa de la península. Pero los defensores resistían obstinadamente. Hitler había prohibido expresamente su evacuación. El Führer tenía un plan grandioso, ideado por él mismo, para utilizar Courland como trampolín de una contraofensiva hacia el sur contra el flanco derecho del grueso principal de los ejércitos rusos. Sin embargo, como muchas de sus ocurrencias durante el último año de la guerra, este plan no pudo llevarse a cabo jamás debido a la falta de personal y de equipo.

Incapaces de influir en los acontecimientos que tenían lugar en otras partes, los hombres del ejército de Courland sencillamente se pegaron al terreno, combatiendo ferozmente por cada centímetro de tierra. Así pues, durante los seis meses de guerra restantes el cometido de cada uno de los menos de 50 Fw 190 de los I y II/JG 54, tanto si eran pilotados por un *Experte* o por un piloto novato, sería simplemente el de protegerles a ellos y a sus vitales líneas de abastecimiento por aire y por mar de la aplastante flota de más de 3.600 aviones de los frentes soviéticos del Báltico y del norte de Bielorrusia combinados.

Enviado al frente de finlandia en junio de 1944 para garantizar la protección de las unidades navales en el norte del Báltico, el "4 blanco" de la 4 *Staffel* del II/IG 54 está aquí en Immola, durante su descanso entre dos misiones. La parte superior del capot del motor está levantada lo que puede significar que está inmovilizado por una avería. Al fondo, un Brewsler Buffalo del ejercito finlandés parece sufrir un problema idéntico.



DEMASIADO POCOS, DEMASIADO TARDE

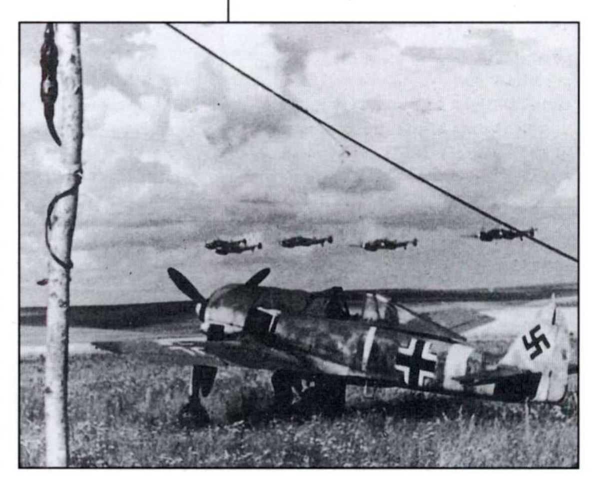
La retirada forzosa al aislamiento del Báltico de la JG 54 significaba que los únicos Fw 190 que quedaban en los principales frentes de combate del Este durante la última mitad de 1944 eran los aparatos de ataque a tierra. A pesar del importante aumento de su número (para finales de año los siete *Schalchtgruppen* que había a mediados de 1944 habían aumentado a 12, además de varias *Staffeln* independientes) constituían todavía una fuerza penosamente escasa, unos 300 aviones en condiciones operativas en total, para hacer frente a la mayor concentración de medios acorazados de la historia militar que había irrumpido a través de la brecha de Vitebsk-Dnieper, la "puerta de entrada" tradicional para los ejércitos invasores que entraban, y salían, de Rusia.

En octubre el Lt. Otto Dommeratzky, también de la 6ª/SG 2, que tenía en su haber un número de victorias próximo a las 40, perdió su vida en trágicas circunstancias al ser atacado por cazas norteamericanos cuando realizaba un vuelo de transporte desarmado sobre Checoslovaquia. Con el jefe de su tripulación de tierra –sin paracaídas– incómodamente alojado en el fuselaje detrás de él, Dommeratzky se negó a saltar en paracaídas, eligiendo a cambio arriesgarse en un aterrizaje forzoso. Desgraciadamente no tuvo éxito y ambos murieron en el impacto.

El peligro de los cazas norteamericanos no era una novedad. El II/SG 2 se había encontrado por primera vez con los Mustang P-51 en junio, tras su retirada de Crimea a Rumania. Varios pilotos, incluyendo dos *Staffelkapitäne*, habían caído ya víctimas de los cazas norteamericanos con base en Italia. Pero cuando 1944 dio paso a 1945 la presión del enemigo obligaba a los alemanes a un continuo movimiento retrógrado –y la distancia entre sus frentes del Este y del Oeste disminuía – y el peligro aumentaba. Los cazas aliados a la búsqueda de objetivos, más que representar una amenaza ocasional, se habían convertido en una amenaza constante. Nadie estaba a salvo; y el 17 de abril de 1945 se cobraron su presa más valiosa. El as de la campaña de Crimea, Oblt. August Lambert, con 116 aviones rusos derribados, que tenía el mayor registro de victorias de todos los *Schlachtflieger* y que ahora era *Staffelkapitän* de la 8ª/SG 77, estaba despegando con su unidad desde Kamenz, al noreste de Dresde, para atacar a los rusos que avanzaban cuando fue sorprendido por una fuerza de cazas compuesta por entre 60 y 80 Mustang. Tras una corta pero desesperada lucha fue derribado sobre Hoyerswerda, a unos 19 kilómetros de su base. Otros seis miembros de su *Staffel* murieron en aquel mismo desigual y desesperado combate aéreo.

Al Norte, la RAF estaba resultando igualmente depredadora. El 30 de abril un grupo de Spitfire interceptó una formación de Fw 190 del I(Pz)/SG 9, un *Gruppe* especializado en la lucha contra-carro arma-

En Rumania en julio de 1944, un Fw 190 *Schlacht* del I *Gr.* está tranquilamente estacionado sobre la hierba crecida mientras una impresionante formación de cinco Bf 110 pasa volando a baja altura. Obsérvese el filtro tropical instalado en este F-8, que servía para preservar al motor BMW de la arena y el polvo de las áridas llanuras durante los movimientos por la pista y el despegue.





El As del Stuka más grande de todos los tiempos. El Ju 87 del Maj. Hans-Ulrich Rudel era frecuentemente escoltado por los Fw 190 del II/SG 2.

do con cohetes, cuando aterrizaba en Sülte, cerca de Schwerin. El *Gruppenkommandeur* Hptm. Andreas Kuffner y el Oblt. Rainer Nossek, *Staffelkapitän* de la 3ª(Pz)/ SG 9, resultaron ambos muertos. El Oblt. Wilhelm Bromen consiguió derribar a uno de los atacantes antes de ser derribado y herido de gravedad. La víctima de Bromen, su sexta victoria con el Fw 190, fue una de las últimas que caerían ante los cañones de un piloto de Schlacht, ya que ocho días después la guerra había terminado.

Sin embargo, algunas semanas antes del cese definitivo de las hostilidades, por fin se registró en el frente oriental una afluencia de refuerzos de cazas Fw 190. Menos de un mes después de la operación *Bodenplatte* (placa base), el mal concebido y costoso ataque de la Jagdwaffe en el día de Año Nuevo contra las bases aéreas ocupadas por los aliados situadas en el noroeste de Europa, elementos de unas diez *Jagdgeschwader*, entre los que había 11 *Gruppen* equipados con Fw 190, empezaron a ser trasladados hacia el Este. De hecho, ya se habían producido un par de breves apariciones de los Fw 190 en el orden de batalla de la *Luftflotte* 6 en dos ocasiones anteriores. El III/JG 11 había acompañado al reequipado IV/JG 54 a Polonia a finales de junio de 1944; y lo que es aún más insólito es que en los archivos figura que un (!) caza nocturno Fw 190 fue utilizado por la 8ª/NJG 200 junto con el puñado de He 111 y Ju 88 que componían su dotación en agosto de 1943.

Pero hasta mediados de enero de 1945, cuando los tanques rusos ya estaban adueñándose del territorio alemán y estaban a punto de amenazar directamente a Berlín, no se inició ningún traslado de unidades de importancia. Para entonces ya era demasiado tarde. Con las potencias del Este y del Oeste cada vez más próximas entre sí, y cuando faltaban pocas semanas para que el Reich fuese cortado en dos por las fuerzas norteamericanas y rusas estableciendo contacto en el río Elba, es discutible que estos últimos recién llegados puedan clasificarse como verdaderas unidades del frente oriental; ya que aunque sobre el papel estaban dedicadas a combatir contra los soviéticos, la mayoría de ellas tuvieron que enfrentarse también a los aliados occidentales que merodeaban a sus espaldas.

El IV/JG 3 *Udet*, equipado con Fw 190A-8/R8 fuertemente armados y blindados, era un *Sturmgruppe* de defensa del Reich, una unidad especializada dedicada a la lucha contra los bombarderos. Pero también fue enviada a toda prisa al Este y empleada para bombardear y ametrallar a las fuerzas soviéticas que avanzaban a lo largo del frente del Oder hacia Stettin y Berlín. Aunque más insensible al fuego terrestre que el A-8 normal, el *Sturmbock* no era rival para los cazas rusos. Pero el recién nombrado *Gruppenkommandeur* del IV/JG 3, Oblt. Oskar Romm –el mismo *Ossi* Romm que había conseguido sus primeras victorias con el I/JG 54 sobre Vyazma en diciembre de 1942– era un hombre de recursos.

El Maj. Rudel en uniforme de verano en una cantina de la unidad. No se sabe lo que había en el vaso, ya que Rudel era célebre por ser abstemio y un fanático de la forma física. Una cancioncilla que se cantaba en la Luftwaffe decía: *Major Rudel trinkt nur Sprudel* (El comandante Rudel bebe sólo agua mineral).



Pocas semanas antes había visto por primera vez el penúltimo modelo de la línea de Focke-Wulf: el D-9 de morro largo propulsado por un motor Jumo Junkers con refrigeración líquida; y ahora se propuso hacerse con algunos de estos nuevos cazas, recurriendo incluso a rescatar ejemplares abandonados de bases que

estaban a punto de ser tomadas por el enemigo. Pronto tuvo bastantes para equipar no sólo su *Stabsschwarm*, sino también una *Staffel* completa:

"Como caza de superioridad aérea e interceptador, el Fw 190D-9 se manejaba mejor que el Fw 190A. Era más rápido y tenía una velocidad ascensional superior. En un picado era capaz de dejar atrás a los Yak-3 y Yak-9 rusos".

La carrera de Romm en el *Dora-9* se cortó en seco el 24 de abril. Cuando atacaba a un grupo de *Stormoviks* al sur de Stettin, había atravesado su escolta de cazas sin dificultades cuando su motor empezó a sobrecalentarse. Realizó un picado pronunciado para alejarse, distanciándose con facilidad de los cazas rusos que intentaban seguirle, pero resultó gravemente herido al efectuar un aterrizaje forzoso cuando había conseguido volver a las líneas propias.

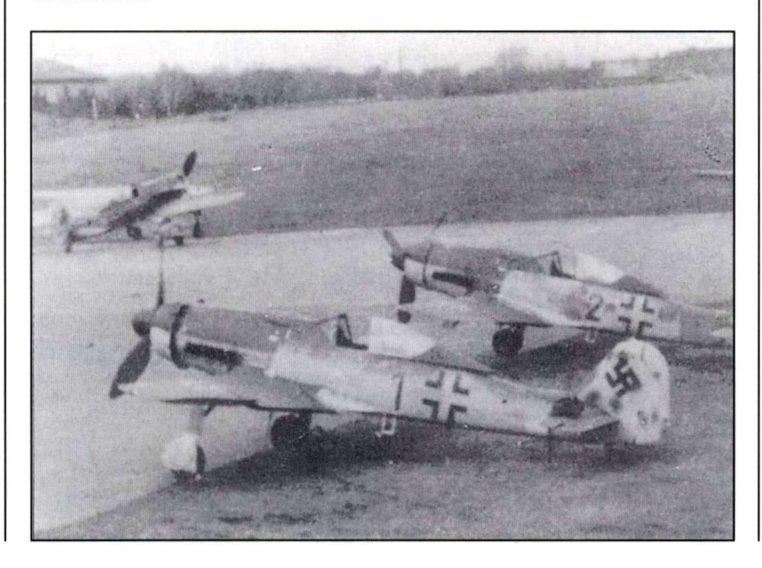
El II/JG 300 era otro *Sturmgruppe* equipado con A-8/R8 que fue enviado al frente oriental. El 1 de febrero, junto con elementos de la JG 301 (una *Geschwader* que también poseía varios D-9, además de los únicos ejemplares de Ta 152H, el último modelo de la familia de cazas desarrollada durante la guerra por Focke-Wulf, de los que hay constancia que entrase en servicio operativo), recibió la orden de atacar el avance ruso a lo largo del Oder.

Aunque la mayoría de estos nuevos *Gruppen* de Fw 190 combatieron sobre las rutas de aproximación del norte y este de Berlín, otros fueron enviados a los sectores del Sur. El destino de la JG 6 fue la baja Silesia. En Görlitz, formando parte del *Gefechtsverband* Rudel, su II Gr. asumió la poco envidiable misión que anteriormente desempeñaba el II/ SG 2: proteger a un puñado de obsoletos Ju87 contra-carro que todavía seguían volando todos los días. La *Stab* y el I/JG 6 compartían su base de Reichenberg con una pequeña unidad de reconocimiento táctico.

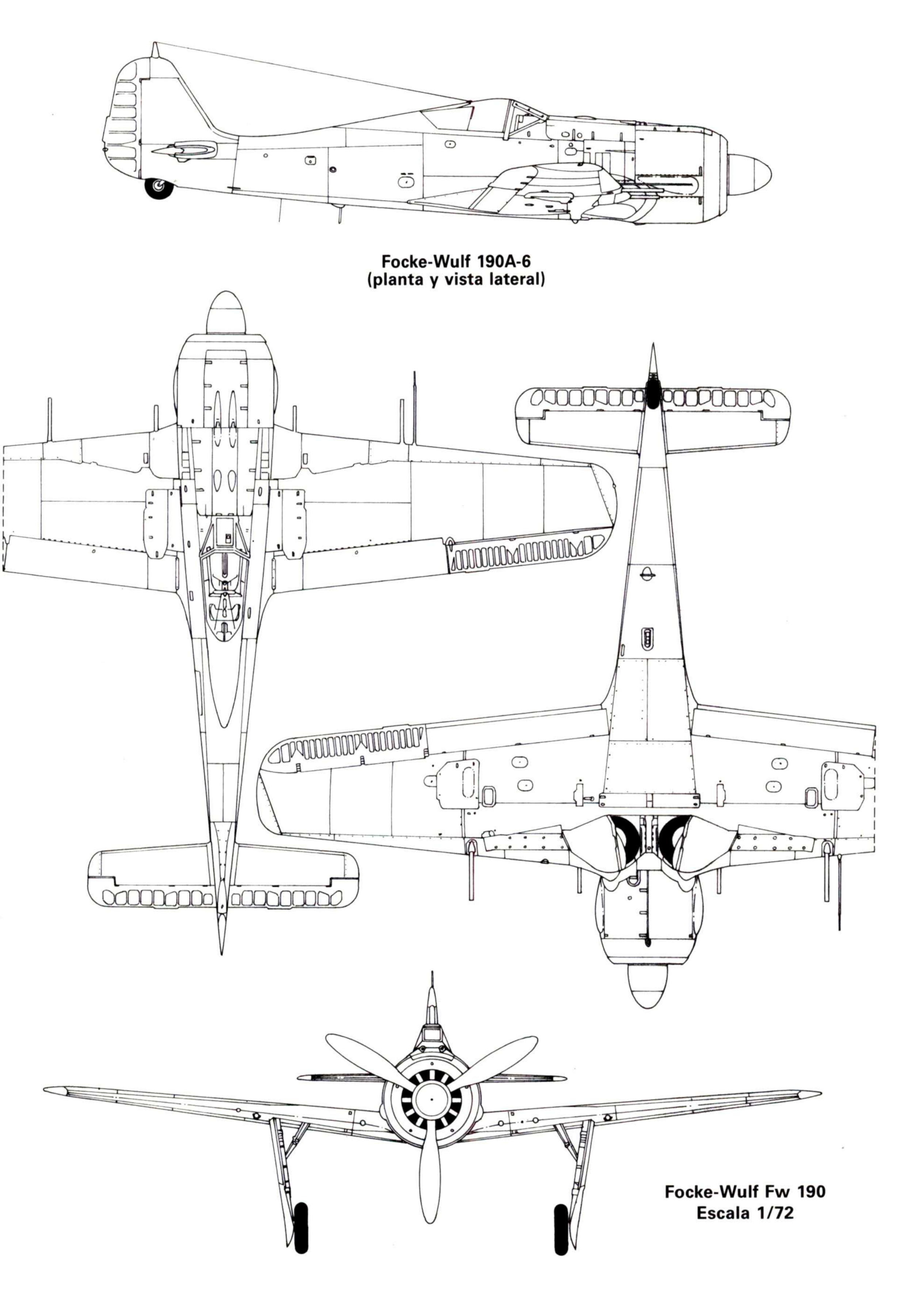
Hasta el final del mes de marzo el *Geschwaderkommodore* de la JG 6 era el Maj. Gerhard Barkhorn, piloto con el segundo mayor registro de victorias de la Luftwaffe. Todas las 301 victorias de Barkhorn fueron conseguidas en el frente oriental (con la JG 52). Tal vez, un indicio de las dificultades de aquellos últimos sea que había derribado al último de ellos el 5 de enero, 11 días antes de asumir el mando de la JG 6, y que no consiguió añadir ni una sola victoria más a su registro durante las diez semanas que estuvo al mando de la unidad.



En esta fotografía se ve a Otto Dommeratzky, de la 6ª/SG 2, con uniforme de OF. en 1943. El 5 de enero de 1943 le fue concedida la Cruz de Caballero y murió trágicamente el 13 de octubre de 1944. El 25 de noviembre de 1944, se le concedieron a Dommeratzky las Hojas de Roble a título póstumo. En el momento de su muerte había conseguido casi 40 victorias.

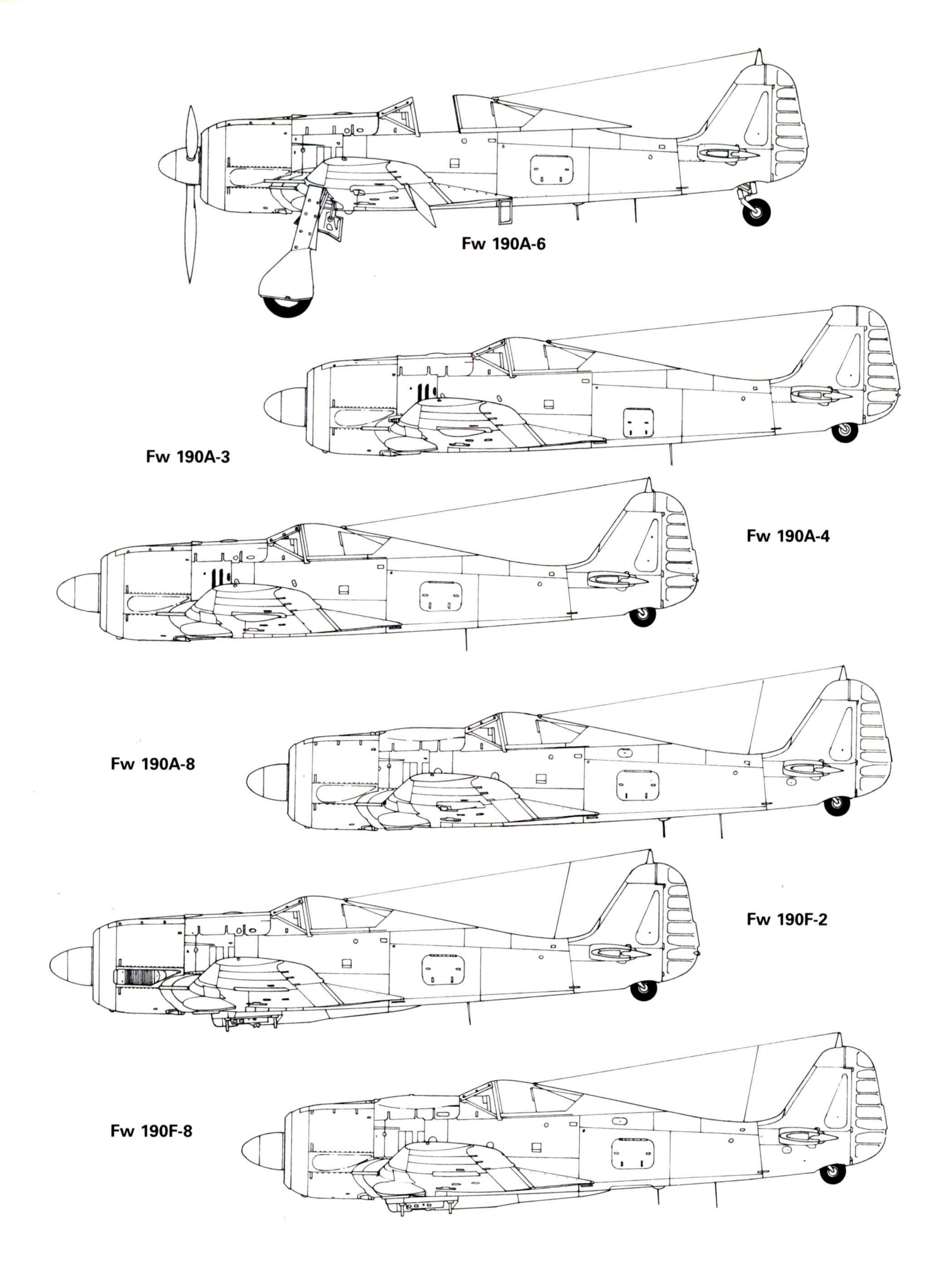


La máquina del centro de este trío de Fw 190D-9 del IV/JG 3 que se ven en esta fotografía, tomada en Prenzlau en marzo de 1945, muestra signos inequívocos de su anterior dueño; la franja amarilla de la parte trasera del fuselaje ha sido cubierta con pintura en algún momento de su pasado reciente.



Focke-Wulf 190A-6
(planta y vista lateral)

Focke-Wulf Fw 190
Escala 1/72



Fw 190A-6
Fw 190A-3
Fw 190A-4
Fw 190A-8
Fw 190F-2
Fw 190F-8

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



De todos los frentes en los que combatieron los Jagdflieger durante la II Guerra Mundial, el frente ruso o del Este fue probablemente el más lucrativo para los Experten en cuanto a la cantidad de presas cobradas. Si se une la abundancia de objetivos con el mejor caza de motor de pistón de los que la Luftwaffe dispuso durante la guerra –el Focke Wulf Fw 190 'Pájaro Carnicero'– se explica inmediatamente por qué tantos Jagdflieger consiguieron alcanzar registros que superaron la marca de las 100 victorias. Volando bajo unas condiciones meteorológicas cambiantes sobre un frente de batalla que cambiaba constantemente, los pilotos de los Fw 190 lucharon prácticamente hasta la extinción tanto en las misiones de caza, en su sentido más estricto, como en las decisivas misiones de ataque a tierra.

